Deutscher Bundestag **Drucksache 17/444**
17. Wahlperiode 14. 01. 2010

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Verkehrsinvestitionsbericht 2009

Inhaltsverzeichnis

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 8. Januar 2010 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes und § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen.

Verzeichnis der Abbildungen

Verzeichnis der Tabellen

Seite

Abkürzungsverzeichnis

(a)	ausschließlich
ABMG	Autobahnmautgesetz
ABS	Ausbaustrecke
Abzw	Abzweigstelle
AD	Autobahndreieck
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AK	Autobahnkreuz
AM	Autobahnmeisterei
APV	Anpassungsvereinbarung
ARA-Häfen	Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen
AS	Anschlussstelle
ASM	Autobahn- und Straßenmeisterei
ASP	Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BAR	Berliner Außenring
BAS	Bericht zum Ausbau der Bundesschienenwege
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
BB	Brandenburg
BE	Berlin
Bf	Bahnhof
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGr	Bundesgrenze
BHH	Bundeshaushalt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz
(24.) BImSchV	(Vierundzwanzigste) Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BIP	Brutto-Inlandsprodukt
BKZ	Baukostenzuschuss
BMS	Bauwerk-Management-System
BPl	Bedarfsplan
BSchwAG	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BÜ	Bahnübergang
bvM	bauvorbereitende Maßnahmen
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
BZ	Betriebszentrale
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

DBGrG	Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DWD	Deutscher Wetterdienst
(E)	Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung
(e)	einschließlich
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz
ENeuOG	Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens – Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESF	Europäischer Sozialfonds
ESK	Elbe-Seitenkanal
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	abgesetzter Stellrechner
ESTW-UZ	Unterzentrale eines Elektronischen Stellwerks
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fb	Fahrbahn
FinVe	Finanzierungsvereinbarung
FStrPrivFinG	Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private – Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
FÜ	Fußgängerüberführung
FuB	Fern- und Ballungsnetz
Gbf	Güterbahnhof
gepl.	geplant
GG	Grundgesetz
GlW	gleichmäßiger Wasserstand
GMS	Großmotorschiff
HB	Bremen
Hbf	Hauptbahnhof
HE	Hessen
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HH	Hamburg
HOA	Heißläuferortungsanlage
HOW	Havel-Oder-Wasserstraße
Hp	Haltepunkt
Ibn	Inbetriebnahme
IRP	Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes
JFL	Jahresfahrleistung

Kfz	Kraftfahrzeug
KLIWAS	Programm zur Erforschung der Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt
KRBW	Kreuzungsbauwerk
KüK	Küstenkanal
KV	Kombinierter Verkehr
L/St, K	Landesstraße/Staatsstraße, Kreisstraße
LiV	Linienverbesserung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGr	Landesgrenze
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LWL	Lichtwellenleiter
LZB	Linienzugbeeinflussung
M	Motel
(m)	mit Knoten
MAP	Multi-Annual Program
Mio.	Million, Millionen
MLK	Mittellandkanal
Mrd.	Milliarde, Milliarden
MTnw	Mittleres Tideniedrigwasser
MV	Mecklenburg-Vorpommern
MW	Megawatt
N, n	Nord, nördlich
(N)	Neubau
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NeiTech	Neigetechnik
NI	Niedersachsen
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
NV	Nahverkehr
NW	Nordrhein-Westfalen
(o)	ohne Knoten
O, ö	Ost, östlich
OLA	Oberleitungsanlage
OP	Operationelles Programm
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft(-en)
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OU	Ortsumgehung
PBKAL	Paris, Brüssel, Köln/Frankfurt, Amsterdam und London
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Pkm	Personenkilometer
Post-Panmax	Schiffsgrößenbezeichnung – Schiff ist für den Panamakanal zu groß
R	Raststätte

RABT 2006	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln vom 27. April 2006
Rbf	Rangierbahnhof
RDS/TMC	Radio Data System/Traffic Message Channel – Daten für Verkehrsinformationen über Hörfunk
Re 200 (Re 250)	Oberleitungsregelbauart für v_{max} = 200 km/h (250 km/h)
RNW	Regulierungs-Niedrigwasserstand
Ro-Ro	Roll-on-Roll-off – mit Lkw befahrbare Frachtschiffe
RP	Rheinland-Pfalz
S, s	Süd, südlich
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
SH	Schleswig-Holstein
SHW	Schiffshebewerk
SL	Saarland
SM	Straßenmeisterei
SN	Sachsen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Sachsen-Anhalt
SÜ	Straßenüberführung
SV	Sammelvereinbarung, Schwerverkehr bzw. Schubverband
T	Tankstelle
TEN	Transeuropäische Netze
TH	Thüringen
tkm	Tonnenkilometer
TSD	Tausend
Ubf	Umschlagbahnhof
Uw	Unterwerk
v	Geschwindigkeit
VB	Vordringlicher Bedarf
VDE	Verkehrsprojekt(e) Deutsche Einheit
VIFG	Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz
VKE	Verkehrseinheit
v_{max}	Höchstgeschwindigkeit
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
W, w	West, westlich
WB	Weiterer Bedarf
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZBA	Zugbildungsanlage
24KB	Bautyp gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: 1./2. Stelle: Zahl der Fahrstreifen vor/nach dem Ausbau (hier: Ausbau von 2 auf 4 Fahrstreifen) 3./4. Stelle: Standstreifen vor/nach dem Ausbau (K = kein; B = beidseitig)

Zusammenfassung

Allgemeines

Gemäß § 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres. Die Entschließung des Deutschen Bundestages in der 184. Sitzung am 30. Juni 2005 bezüglich einer umfassenden Ausweitung der Berichtstätigkeit (Bundestagsdrucksache 15/5780) wird seit dem Bericht 2006 umgesetzt.

Gemäß § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Für das Jahr 2006 wurden diese Berichte letztmals getrennt als „Bericht zum Ausbau der Schienenwege“ bzw. als „Straßenbaubericht“ veröffentlicht. Beginnend mit dem Berichtsjahr 2007 werden die Berichte der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße zu einem Verkehrsinvestitionsbericht zusammengefasst.

Soweit in diesem Bericht Sachverhalte dargestellt werden, die sich auf einen späteren Zeitraum als das Berichtsjahr 2008 beziehen, sind sie durch Kursivschrift kenntlich gemacht.

Bundesschienenwege

Es wurden im Geschäftsjahr 2008 Gesamtinvestitionen in Höhe von 3 640 Mio. Euro für die Finanzierung von Infrastruktur nach BSchwAG/DBGrG getätigt. Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan beliefen sich auf 1 180 Mio. Euro, von denen rund 920 Mio. Euro aus Bundesmitteln finanziert wurden. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Augsburg–München, Berlin–Frankfurt (Oder) und Hamburg–Lübeck.

Für Bestandsnetzmaßnahmen wurden für Ausgaben ein Bundesmitteleinsatz in Höhe von 2 560 Mio. Euro nachgewiesen. Schwerpunkte der Ersatzinvestitionen waren hier Oberbaumaßnahmen und Ersatz von Stellwerken mit veralteter Technik. Die Instandhaltungsaufwendungen der DB AG für das Bestandsnetz beliefen sich nach eigenen Angaben in 2008 auf rund 1,41 Mrd. Euro für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Im Rahmen der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie im Jahr 2008 rund 79 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt. Es sind etwa 13 Prozent für passive und 87 Prozent der Fördermittel für aktive Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt worden.

Auf der Grundlage der Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs wurden im Berichtszeitraum Fördermittel für drei KV-Terminals mit einem Volumen von insgesamt rund 22 Mio. Euro bewilligt, neue Standorte gingen im Jahr 2008 nicht ans Netz.

Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße vom 12. April 2005 (gültig vom 1. Mai 2005 bis 30. April 2008) gingen im Berichtszeitraum acht neue Relationen in Betrieb; das Fördervolumen betrug 9,4 Mio. Euro.

Im Jahr 2008 wurden insgesamt 15 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 11,98 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 28,36 Mio. Euro auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 3. August 2004 (gültig vom 1. September 2004 bis 31. August 2009) gefördert.

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen im Zuge öffentlicher Straßen (z. B. erstmaliger Einbau oder Verbesserung technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich – unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des EKrG – unterstützt wird. Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2008 für das so genannte Bundesdrittel bereitgestellten Mitteln insgesamt rund 73,0 Mio. Euro abgerufen.

Bundesfernstraßen

Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) 2004 als Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) beinhaltet als Vordringlichen Bedarf folgende Bauziele:

– Neubau von 1 900 km Autobahnen mit einem Bauvolumen von rund 15 Mrd. Euro,

– Erweiterung von 2 200 km Autobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen mit einem Bauvolumen von rund 13 Mrd. Euro,

– Aus- und Neubau von 5 500 km Bundesstraßen mit einem Bauvolumen von fast 19 Mrd. Euro, wovon allein rund 11 Mrd. Euro für rund 850 Ortsumgehungen vorgesehen sind.

Im Zeitraum 2001 bis 2008 konnten 22,4 Mrd. Euro = rund 44 Prozent der vordringlichen Bedarfsplanprojekte realisiert werden, davon – insbesondere bedingt durch die vorrangige Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – in den neuen Ländern überproportional rund 8,8 Mrd. Euro.

Ein Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre lag beim Neubau und der Erweiterung von Bundesautobahnen. So wurden seit 2001 mit einem Bauvolumen von rund 22,4 Mrd. Euro bereits rund 1 000 km Autobahnen neu gebaut sowie rund 520 km Autobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert. Darüber hinaus konnten rund 1 500 km Bundesstraßen aus- oder neu gebaut werden, darunter 230 Ortsumgehungen.

Gemäß Haushaltsgesetz 2008 vom 22. Dezember 2007 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen in Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut) Ausgaben in Höhe von 5 801,7 Mio. Euro (Verfügungsbetrag SOLL) vorgesehen. Einschließlich der EFRE-Mittel und Umschichtungen im Laufe des Haushaltsjahrs ergaben sich IST-Ausgaben von 6 011,7 Mio. Euro, davon 5 071,0 Mio. Euro an Investitionen.

Für Bauleistungen zur Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2 637,0 Mio. Euro aufgewendet. Auf den Bundesautobahnen wurden damit 120,9 km Neubaustrecken und 63,7 km Erweiterungsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) realisiert. Zudem konnten 109,9 km Bundesstraßen 2-streifig und 21,4 km Bundesstraßen 4-streifig neu gebaut bzw. erweitert werden einschließlich Ortsumgehungen.

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 24 Ortsumgehungen mit einer Länge von rund 99,3 km vollständig fertig gestellt.

Neben dem Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung zunehmend an Bedeutung. Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau sowie Bundesautobahnerweiterung – wurden im Berichtsjahr 2008 insgesamt 1 648 Mio. Euro ausgegeben, davon 937 Mio. Euro für Bundesautobahnen und 711 Mio. Euro für Bundesstraßen.

Für den Radwegebau an Bundesstraßen einschließlich Erhaltung wurden im Berichtsjahr rund 82 Mio. Euro ausgegeben. Für rund 61 Mio. Euro wurden davon rund 330 km Radwege an Bundesfernstraßen erstellt. Insgesamt standen damit Ende 2008 rund 17 900 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

Im Jahr 2008 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (sog. Lärmvorsorge) rund 89 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (sog. Lärmsanierung) weitere rund 30 Mio. Euro ausgegeben. Damit wurden im Berichtsjahr rund 21 km Lärmschutzwälle (einschließlich Steilwälle) und rund 64 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 13 000 m^2 Lärmschutzfenster eingebaut.

Die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen stieg im Berichtsjahr 2008 nicht weiter an. Es wurde auf Bundesautobahnen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von rund 48 800 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von rund 15,4 Prozent und auf Bundesstraßen außerorts ein DTV von rund 9 140 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von rund 8,4 Prozent festgestellt.

Die Gesamtfahrleistung (ohne Mofas, Mokicks, Mopeds) im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rund 690,1 Mrd. Kfzkm, davon auf Bundesautobahnen rund 225,3 Mrd. Kfzkm (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 32,6 Prozent) und auf Bundesstraßen außerorts rund 106,8 Mrd. Kfzkm (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 15,5 Prozent).

Bundeswasserstraßen

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen umfassen für die Bereiche Investitionen, Betrieb und Unterhaltung sowie Verwaltung ein Gesamtvolumen von 1 761,9 Mio. Euro im Jahr 2008. Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, etc.) in die Bundeswasserstraßen betrugen 811,8 Mio. Euro. Die Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur beliefen sich auf 546,1 Mio. Euro. Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehörten die Fortsetzung der begonnenen Aus- und Neubauvorhaben sowie die Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

Mit den Mitteln wurden die Maßnahmen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland wie vorgesehen fortgeführt. Dies betrifft insbesondere der Ausbau der Zufahrten zu den Seehäfen, die Umsetzung der Planungen zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, sowie die Verbesserung der Hinterlandanbindung. Zugleich wurden die Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur vorangetrieben, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Dies waren vor allem die Maßnahmen des Investitionsrahmenplans mit hohem Anteil an kombinierten Ersatz- und Erweiterungsmaßnahmen.

A Verkehrsträgerübergreifende Informationen

A.1 Einführung

Die Bundesregierung verfolgt eine integrierte und nachhaltige Verkehrspolitik. Sie schafft damit die Voraussetzungen für eine gute Mobilität von Menschen und Gütern. Zugleich sichert sie Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze und leistet einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Umwelt und zur sozialen Entwicklung unserer Gesellschaft.

Mit dem Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) als mittelfristige Investitionsstrategie zur Umsetzung der Verkehrspolitik wurde der integrierte, verkehrsträgerübergreifende Ansatz begonnen; mit dem vorliegenden Bericht wird dieser Ansatz bei der Information über den Ausbau der Verkehrswegenetze des Bundes konsequent fortgesetzt. Bis zum Berichtsjahr 2006 wurden über den Ausbau der Schienenwege und der Bundesfernstraßen getrennte Berichte herausgegeben. Seit dem Berichtsjahr 2007 werden diese Informationen zusammengefasst, um einen Berichtsteil Bundeswasserstraßen ergänzt und in einem Verkehrsinvestitionsbericht gemeinsam veröffentlicht.

A.2 Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025

Als Entscheidungsgrundlage für die Infrastrukturplanung sind langfristige Verkehrsprognosen erforderlich. Ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragtes Forschungskonsortium hat 2007

eine Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für 2025 vorgelegt. Diese erweitert den Planungshorizont gegenüber der dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 zu Grunde liegenden Verflechtungsprognose 2015 deutlich. Dazu wurden die sich ändernden Rahmenbedingungen (beispielsweise EU-Erweiterung) sowie eine aktualisierte Datenbasis berücksichtigt. Kernstück der Arbeiten bildete die Erstellung der räumlichen Verflechtungsmatrizen im Personen- und im Güterverkehr für die Jahre 2004 (Analyse) und 2025 (Prognose). Die Matrizen dienen als Rahmen und wesentliche Datengrundlage für die Verkehrsprognose und damit für die Fortentwicklung der Verkehrsplanungen in Bund und Ländern und zur Überprüfung der Bedarfspläne.

Da die Verflechtungsprognose 2025 eine Punktprognose ist und keine Vorausschätzung für Zwischenjahre enthält, hat die aktuelle konjunkturelle Situation derzeit auch keinen unmittelbaren Einfluss auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025. Sollte sich die Rezessionsphase über einen längeren Zeitraum hinziehen, werden die Auswirkungen auf die Prognose zu prüfen sein. Gegebenfalls können bei Bedarf Sensitivitätsbetrachtungen angestellt werden. Die Bundesregierung erweitert im Übrigen den Planungshorizont der Verkehrsprognosen in regelmäßigen Abständen. Dabei werden sich ändernde Rahmenbedingungen berücksichtigt.

A.3 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

A.3.1 Bundesverkehrswegeplanung

Im Bundesverkehrswegeplan wird auf der Basis verkehrsträgerübergreifender Prognosen und Bewertungskriterien das für die Gestaltung und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur erforderliche Investitionsvolumen einschließlich des Ersatz- und Erhaltungsbedarfs für das vorhandene Netz dargestellt. Eine Einordnung der geplanten Neu- und Ausbauprojekte wird entsprechend ihrer gesamtwirtschaftlichen Bewertungen sowie der ökologischen und raumordnerischen Einschätzungen in Dringlichkeitsstufen vorgenommen. Bei der Auswahl und der Feststellung der Dringlichkeit von Investitionen wird bei der Schiene darüber hinaus eine betriebswirtschaftliche Bewertung der Vorhaben vorgenommen.

Am 2. Juli 2003 hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 2003 beschlossen. Auf der Basis der Bundeshaushalte 2001 bis 2003 und der damals geltenden Finanzplanung mit angenommener Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergab sich für den Zeitraum von 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Bereiche Schiene, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro; auf den Bereich Schiene entfielen ca. 64 Mrd. Euro, auf den Bereich Bundesfernstraßen ca. 78 Mrd. Euro und auf den Bereich Bundeswasserstraßen ca. 8 Mrd. Euro.

A.3.2 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)

Im Vorgriff auf den BVWP ’92 wurden im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den neuen Ländern zu schaffen. Die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit umfassen neun Eisenbahnprojekte, sieben Autobahnprojekte und ein Wasserstraßenprojekt.

Diesen Projekten kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für den wirtschaftlichen Aufholprozess im östlichen Teil Deutschlands.

Tabelle 1

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

VDE Nr.	Projektbezeichnung
	Bundesschienenwege
1	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund
2	ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal
3	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin
4	ABS Bebra–Erfurt
5	ABS Hamburg–Büchen–Berlin
6	ABS/NBS Hannover–Berlin
7	ABS Eichenberg–Halle
8	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin
9	ABS Leipzig–Dresden
	Bundesfernstraßen
10	A 20, Lübeck–Stettin (A 11)
11	A 2, Hannover–Berlin, A 10; Berliner Ring (Süd- und Ostring)
12	A 9, Nürnberg–Berlin
13	A 38, Göttingen–Halle; A 143, Westumfahrung Halle
14	A 14, Halle–Magdeburg
15	A 44, Kassel–Eisenach; A 4, Eisenach–Görlitz
16	A 71, Schweinfurt–Erfurt; A 73, Lichtenfels–Suhl
	Bundeswasserstraßen
17	Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal

Bundesschienenwege

Die geplanten Kosten für die VDE werden durch die EIU jährlich präzisiert und betragen aktuell 20,2 Mrd. Euro. Neben Kostensenkungen sind auch Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die wesentlich auch auf Änderungen des Projektzuschnitts, wie z. B. durch die ursprünglich nicht geplante 2. Ausbaustufe Berlin–Hamburg oder Fortschreibung der Kosten bei VDE 8.1 und VDE 8.2, zurückzuführen sind. Bis einschließlich 2008 wurden in die VDE insgesamt rund 13,1 Mrd. Euro investiert. Hierbei standen einerseits der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für bis zu 300 km/h und andererseits der Streckenausbau, die Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 bis 200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Die VDE 2, 3 (1. Baustufe), 4 bis 7 und 8.3 (ABS Halle/Leipzig–Berlin) sind bereits in Betrieb genommen worden. Sie sind aus diesem Grund – zumal lediglich Restleistungen noch zu erledigen sind – im aktuellen Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf unter „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ in der Sammelposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten. Die VDE 1 ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund und VDE 9 ABS Leipzig–Dresden sind zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt und werden in Baustufen weiter ausgebaut. Die VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt und 8.2 NBS/ABS Erfurt–Halle/Leipzig sind im Bau; beim VDE 8.2 konnte die Teilstrecke Leipzig–Gröbers bereits 2003 in Betrieb genommen werden. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, die VDE schnellstmöglich abzuschließen.

Bundesfernstraßen

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist weiterhin die zügige Fertigstellung der sieben VDE Straße. Mit Ausnahme der BAB A 44 Kassel–Herleshausen (Teil des VDE Nr. 15) werden sie bis 2010 alle weitestgehend in Betrieb sein. Die sieben VDE Straße haben eine Gesamtlänge von rund 2.000 km. Davon waren Ende 2008 rund 1.820 km unter Verkehr und weitere rund 80 km im Bau. Damit sind über 90 Prozent der VDE-Straße realisiert oder in der Umsetzungsphase. In die sieben Projekte wurden bis Ende 2008 rund 14,1 Mrd. Euro investiert. Das entspricht fast 85 Prozent der aktuell kalkulierten Investitionskosten in Höhe von rund 16,7 Mrd. Euro. Im Einzelnen waren Ende 2008 die folgenden Bauziele erreicht:

VDE Nr. 10: A 20, Lübeck–Stettin (A 11)

Die 323 km lange 4-streifige Neubaustrecke ist seit Dezember 2006 unter Verkehr.

VDE Nr. 11: A 2, Hannover–Berlin,
A 10, Berliner Ring (Süd- und Ostring)

Das Projekt umfasst die Querschnittserweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen (324 km) bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen (8 km A 10, Berliner Südring) und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen vom AK Hannover-Ost (A 7) über die A 2 und den Berliner Süd- und Ostring der A 10 zum AD Schwanebeck (A 11).

Der 208 km lange, zur A 2 gehörende Projektteil wurde bereits 1999 durchgängig für den Verkehr freigegeben.

Von der 124 km langen Erweiterungsstrecke des Berliner Süd- und Ostrings im Zuge der A 10 waren Ende 2008 folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 105 km unter Verkehr:

– AD Werder (A 2)–AD Potsdam (A 9),
– östlich AD Nuthetal (A 115)–südlich AD Schwanebeck (A 11).

Das AD Nuthetal und das AD Schwanebeck sowie die 8-streifige Erweiterung AD Potsdam–AD Nuthetal waren im Bau bzw. in der Planung.

VDE Nr. 12: A 9, Nürnberg–Berlin

Das Projekt beinhaltet auf einer Länge von 372 km die Querschnittserweiterung der A 9 von vier auf sechs Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung.

Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 350 km waren 6-streifig unter Verkehr:

– AK Nürnberg (A 3)–AS Schleiz,
– AS Triptis–AD Potsdam (A 10).

VDE Nr. 13: A 38, Göttingen–Halle,
A 143, Westumfahrung Halle

Von der insgesamt 208 km langen 4-streifigen Neubaustrecke sind Ende 2008 rund 184 km unter Verkehr:

– A 38: AD Drammetal (A 7)–AS Breitenworbis,
– A 38: AD Bleicherode–AS Lützen,
– A 143: AD Halle-Süd (A 38)–AS Halle-Neustadt.

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 12 km sind im Bau und werden bis Ende 2009 fertig gestellt.

VDE Nr. 14: A 14, Halle–Magdeburg

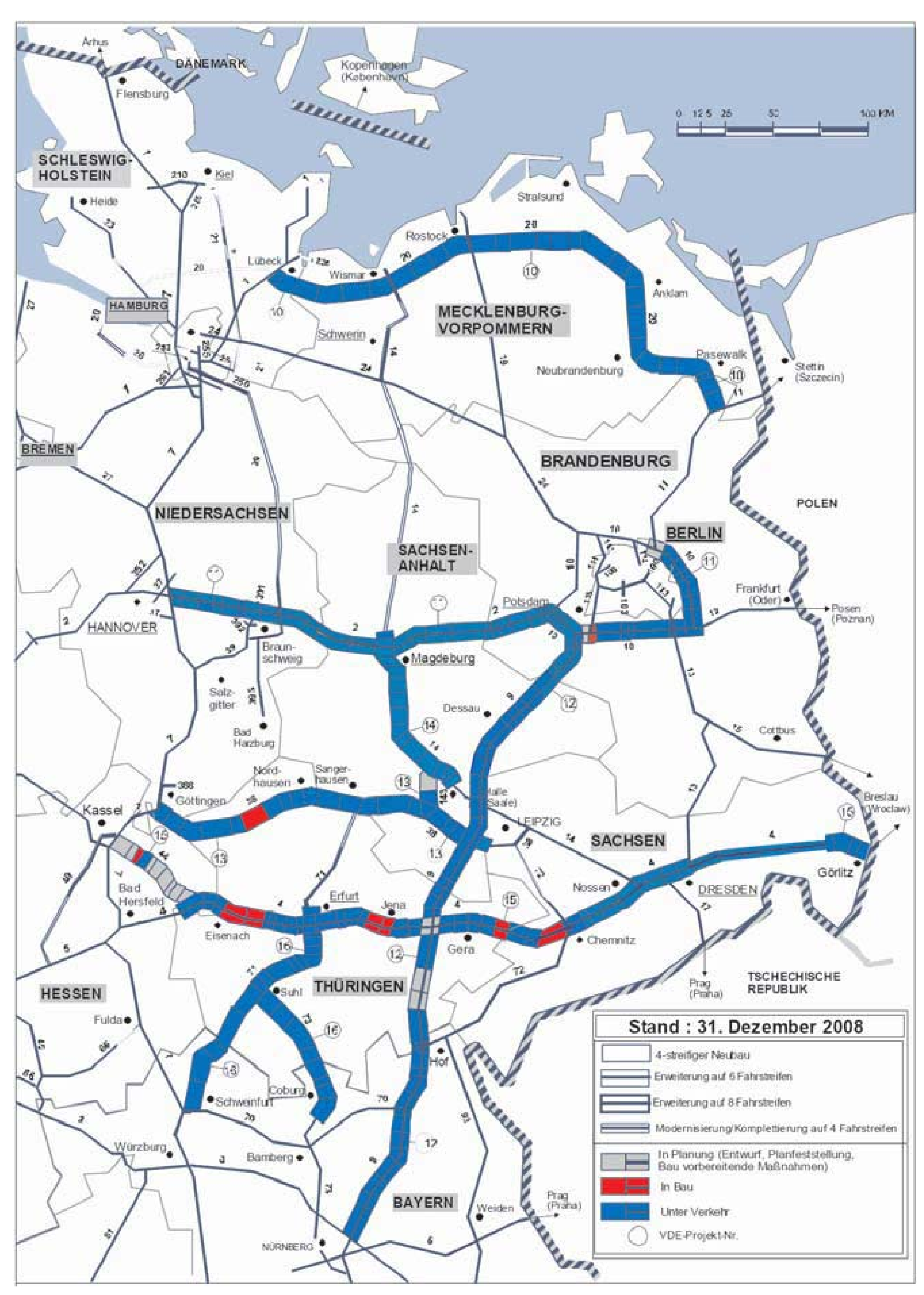
Der 102 km lange 4-streifige Neubau ist bundesweit das erste vollständig für den Verkehr freigegebene VDE Straße. Seit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts AS Könnern–AS Schönebeck am 30. November 2000 ist die A 14 von Halle bis Magdeburg – nach einer bemerkenswert kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp zehn Jahren – durchgehend befahrbar.

VDE Nr. 15: A 44, Kassel–Eisenach,
A 4, Eisenach–Görlitz

Das mit rund 457 km längste VDE-Straßenprojekt umfasst den 4-streifigen Neubau der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen (Eisenach) sowie im Verlauf der A 4 die Querschnittserweiterung von der künftigen A 44 bis Dresden von vier auf sechs Fahrstreifen (mit 6-streifigem Neubau der A 4, Umfahrung Hörselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Seitenstreifen und die Ergänzung

Abbildung 1

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße



Quelle: BMVBS, Referat S 01

der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg, den 4-streifigen Neubau von Weißenberg bis zur Bundesgrenze bei Görlitz und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen.

Auf der A 4 und A 44 waren Ende 2008 Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 329 km für den Verkehr freigegeben:

– A 4 AD Wommen–AS Magdala,

– A 4 Podelsatz–w AK Hermsdorf (A 9),

– A 4 ö AK Hermsdorf (A 9)–AS Ronneburg,

– A 4 AS Schmölln (LGr TH/SN)–AS Hohenstein-Ernstthal,

– A 4 AS Limbach-Oberfrohna–BGr bei Görlitz,

– A 44 AS Hessisch Lichtenau-Mitte–AS Hessisch Lichtenau-Ost (Walburg).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 65 km waren im Bau.

VDE Nr. 16: A 71, Schweinfurt–Erfurt,
A 73, Lichtenfels–Suhl

Die aus zwei Teilstrecken bestehende, 222 km lange 4-streifige Neubaustrecke ist seit September 2008 als drittes Neubauprojekt vollständig in Verkehr.

Bundeswasserstraßen

Für das VDE 17 sind von den veranschlagten rund 2,2 Mrd. Euro bereits rund 1,4 Mrd. Euro verausgabt. Zwei Drittel aller Ausgaben des VDE 17 sind aufgrund des schlechten Bauzustandes zeitlich indisponibler Ersatzbedarf, welcher aus wirtschaftlichen Gründen mit Erweiterungsinvestitionen kombiniert wird. Das VDE 17 hat einen Ausbauzustand erreicht, der für kleinere Schiffstypen wie den Typ Europaschiff eine bessere Auslastung zulässt, woraus sich bereits ein Teilnutzen ergibt. Das Ziel des VDE 17 ist ein konkurrenzfähiger und wirtschaftlicher Transport mit modernen Binnenschiffen zwischen dem Rhein und Berlin Westhafen. Die Fertigstellung des VDE 17 ist für das Jahr 2015 geplant.

A.3.3 Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)

Die DEGES wurde als privatrechtlich organisierte Projektmanagement-Gesellschaft am 7. Oktober 1991 in Berlin gegründet und arbeitet nach privatwirtschaftlichen Kriterien. Gesellschafter der DEGES waren zunächst die Bundesrepublik Deutschland (zu 50 Prozent) und die fünf neuen Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (zu je 10 Prozent). Als erstes westliches Bundesland ist 2007 Hamburg weiterer Gesellschafter der DEGES geworden, 2008 ist auch Schleswig-Holstein der DEGES beigetreten. Damit gehören der DEGES sieben Länder und der Bund als Gesellschafter an.

Die Hauptaufgaben der DEGES sind das Projektmanagement für die Planung und die Baudurchführung von 60 Prozent der rund 2 000 km langen VDE Straße sowie ausgewählter VDE-Zubringerstrecken in den fünf neuen Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Die hoheitlichen Aufgaben, insbesondere die Verfahren zur Baurechterlangung und eventuell erforderliche Enteignungsverfahren, bleiben in der Zuständigkeit der Länderverwaltungen.

Mit Änderung des Gesellschaftsvertrags im Dezember 2001 kann die DEGES als Dienstleister für öffentliche Auftraggeber (Bund, Länder, Kommunen), soweit sie Gesellschafter der DEGES sind oder werden, im Bereich sämtlicher Verkehrsinfrastrukturprojekte (Straße, Schiene, Wasserstraße) im ganzen Bundesgebiet tätig werden. Auf dieser Grundlage wurden der DEGES weitere Bundesfernstraßen- und Landesstraßenprojekte sowie das Schienenprojektes „City-Tunnel Leipzig“ und Aufgaben aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung übertragen.

Von den der DEGES übertragenen rund 1 220 km VDE sind rund 750 km Neubau- und rund 470 km Ausbaustrecken mit einem Investitionsvolumen von rund 9,1 Mrd. Euro (Bau- und Grunderwerbskosten). Bis Ende 2008 waren 1 110 km der von der DEGES betreuten VDE Straße fertig gestellt und die restlichen Projektabschnitte weitestgehend im Bau. Die abschließende Verkehrsfreigabe der von der DEGES betreuten VDE wird für 2013 erwartet.

A.3.4 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Auf der Grundlage des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes wurde im Jahr 2003 die VIFG gegründet; ihre Aufgaben bestehen darin,

– eine bedarfsgerechte verkehrsträgerübergreifende Verteilung der Mauteinnahmen gemäß Autobahnmautgesetz (ABMG) zur Finanzierung von Investitionen in die Bundesfernstraßen, Schienenwege des Bundes sowie Bundeswasserstraßen vorzunehmen sowie

– aktiv an der Vorbereitung, Durchführung und Realisierung privatwirtschaftlicher Projekte mitzuwirken.

Die VIFG trägt damit dazu bei, dass die im ABMG geregelte Zweckbestimmung der Mauteinnahmen sichergestellt und Transparenz zwischen Gebührenaufkommen und -verwendung geschaffen werden. Als besondere Instrumente stehen ihr dabei der verkehrsträgerübergreifende Mittelausgleich sowie die Übertragbarkeit nicht verausgabter Mautmittel ins übernächste Haushaltsjahr zur Verfügung.

Bereich Infrastruktur

Im Jahr 2008 waren Mauteinnahmen von rund 3,4 Mrd. Euro veranschlagt. Davon standen nach Abzug der Systemkosten sowie der Kosten für Harmonisierungsmaßnahmen zur Entlastung des deutschen Güterkraftgewerbes knapp 2,6 Mrd. Euro für Investitionen in die

Verkehrsinfrastruktur bereit. Die aus Mautmitteln zu finanzierenden Vorhaben sind im Bundeshaushalt bei Kapitel 1202 veranschlagt.

Zusätzliche Mittel für Investitionen konnten durch eine Minderinanspruchnahme sowie aus Rückzahlungen nach der Verwendungsprüfung durch das EBA bereitgestellt werden. Darüber hinaus wurden noch bis zum Jahresende gebuchte Mautmehreinnahmen (rund 46 Mio. Euro) bedarfsgerecht in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Damit sind folgende Beträge verausgabt worden:

– Bundesfernstraßen: 1 312,0 Mio. Euro,
– Bundesschienenwege: 1 059,4 Mio. Euro,
– Bundeswasserstraßen: 369,0 Mio. Euro,
– Summe: 2 740,4 Mio. Euro.

Die Aufteilung der Summe auf Länder (Bundesfernstraßen) sowie auf Projekte bei den Schienenwegen des Bundes sowie auf die Bundeswasserstraßen kann dem jährlichen Bericht an den Deutschen Bundestag über den Fortgang der über die VIFG finanzierten Projekte entnommen werden (Bundestagsdrucksache 16/14162 vom 26. Oktober 2009).

Bereich öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP)

Die VIFG betreut die Umsetzung der Betreibermodelle der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und ist maßgeblich an der konzeptionellen und systematischen Weiterentwicklung der Beschaffungsvariante ÖPP beteiligt. Innerhalb des föderalen Kompetenznetzwerkes von Bund und Ländern ist die VIFG als Kompetenzzentrum des Bundes für ÖPP im Verkehrssektor Ansprechpartner für alle Fragestellungen im Zusammenhang mit ÖPP-Projekten im Bereich Verkehrsinfrastruktur. Dabei liegen die Kernkompetenzen der VIFG in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und internationale Vernetzung. In diesem Zusammenhang werden von der VIFG folgende Leistungen erbracht:

– Projektbetreuung und Projektmanagement im Bereich der A-Modell-Pilotprojekte im Bundesfernstraßenbau,
– Beratung des BMVBS bei der Weiterentwicklung des Vergütungsmechanismus und bei der Implementierung und Einführung des Vertragsmanagements der A-Modelle,
– Mitarbeit an der Erstellung eines Leitfadens des BMVBS für die vorläufige und abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau,
– Organisation und Durchführung von Erfahrungsaustausch und Gesprächskreisen mit Vertretern der Länder, der Privatwirtschaft, Wissenschaft sowie europäischen ÖPP-Institutionen.

Darüber hinaus hat die VIFG im Auftrag des BMVBS ein ÖPP-Pilotprojekt für den kommunalen Straßenbau der Stadt Brandenburg betreut.

A.3.5 Konjunkturprogramme I und II

Durch die internationale Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich im zweiten Halbjahr 2008 auch das Wirtschaftswachstum in Deutschland abgeschwächt. Um den Auswirkungen entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung Ende November 2008 ein Konjunkturprogramm beschlossen, das auch zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vorsieht. In den Bundeshaushalt 2009 wurde hierfür 1 Mrd. Euro zusätzlich eingestellt, für 2010 sind ebenfalls zusätzliche Investitionen in Höhe von 1 Mrd. Euro vorgesehen.

Auf dieser Basis hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 4. Dezember 2008 das Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr (APBV) vorgestellt, das folgende Aufteilung der insgesamt 2 Mrd. Euro vorsieht:

– 620 Mio. Euro für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes,
– 950 Mio. Euro für die Bundesfernstraßen,
– 430 Mio. Euro für die Bundeswasserstraßen.

Am 20. Februar 2009 stimmte der Bundesrat dem „Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland“ (Konjunkturpaket II) zu, das für Verkehrsinvestitionen des Bundes nochmals insgesamt 2 Mrd. Euro für Maßnahmen vorsieht, die in den Jahren 2009 und 2010 begonnen und spätestens 2011 abgeschlossen werden. Von diesen Mitteln sind vorgesehen:

– *700 Mio. Euro für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes,*
– *850 Mio. Euro für die Bundesfernstraßen,*
– *350 Mio. Euro für die Bundeswasserstraßen,*
– *100 Mio. Euro für den Kombinierten Verkehr.*

Das Gesetz lässt Umschichtungen zwischen den Verkehrsträgern zu.

Ziele der Konjunkturprogramme im Bereich Bundesverkehrswege sind

– die signifikante Erhöhung der Investitionen,
– die Stärkung von Wachstum und Beschäftigung zur raschen Überwindung der Konjunkturschwäche,
– die Sicherung von Arbeitsplätzen insbesondere in der örtlichen Bauwirtschaft und beim Bauhandwerk und
– die Einbettung gezielter konjunktureller Akzente in die auf Dauer angelegte verkehrspolitische Strategie der Bundesregierung.

A.3.6 Finanzierungsprogramme der EU

Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)

Die Gewährung von Zuschüssen aus der TEN-Haushaltslinie für Vorhaben zur Realisierung der Ziele und Netze gemäß der TEN-Leitlinie wird in der TEN-Zuschussverordnung geregelt. Die Bezuschussung erfolgt nur aufgrund jeweils einzelner Anträge nach Maßgabe der zur

Verfügung stehenden Mittel. Eine Reservierung für bestimmte in den TEN-Leitlinien benannte Projekte gibt es nicht. Zu berücksichtigen ist, dass Fördermittel von der EU-Kommission nur gewährt werden, wenn die nationale Kofinanzierung, die im Fall von TEN-Mitteln bis zu 90 Prozent beträgt, sichergestellt ist.

Die Grundlage für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Transeuropäische Netze für die neue Förderperiode 2007 bis 2013 ist die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007. Dabei wird der Großteil der Fördermittel über das Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program – MAP) abgewickelt. Vorrangig werden über das MAP Schienenprojekte gefördert. Darüber hinaus werden voraussichtlich jährlich Aufrufe durch die EU-Kommission zur jährlichen Antragstellung auf Förderung von Projekten erfolgen. Über die Jahresprogramme können dann auch Projekte von Verkehrsträgern gefördert werden, die im Rahmen des MAP nicht zum Zuge kommen.

Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung gehört zu den vier Strukturfonds der Europäischen Union. Gemeinsam mit dem Europäischen Sozialfonds und dem Kohäsionsfonds soll er dazu beitragen, die wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Ungleichheiten innerhalb der Europäischen Union zu verringern. Ursachen für diese Unterschiede liegen beispielsweise in Entwicklungsrückständen von Mitgliedstaaten und Regionen, in der Beschleunigung der wirtschaftlichen und sozialen Umstrukturierung sowie der Alterung der Bevölkerung.

Die EU versucht über diese Strukturfonds den Ausgleich der regionalen Ungleichgewichte in der EU zu erreichen. Dabei sind verschiedene Ziele definiert:

Priorität der Fonds stellt das Ziel „Konvergenz“ (Ziel 1) dar. Weitere Ziele sind „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ (Ziel 2) sowie „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ (Ziel 3). Im Rahmen des Ziels „Konvergenz“ (Förderperiode 2007 bis 2013) bzw. „Ziel 1“ (Förderperiode 2000 bis 2006) werden Regionen gefördert, deren Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Einwohner kleiner als 75 Prozent des EU-Durchschnitts ist. Diese liegen vor allem in den neuen Mitgliedstaaten. Es werden jedoch auch Regionen, deren Pro-Kopf-BIP weniger als 75 Prozent des EU-15-Durchschnitts (Anzahl der EU-Staaten vor der Osterweiterung 2004) beträgt, in einer Übergangsphase (Phasing OUT) bis 2013 in die Förderung des Konvergenzziels einbezogen.

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur ist ein thematisches Programm, das aus dem Europäische Fonds für regionale Entwicklung finanziert wird. Das Programm fördert Investitionen im Bereich der Bundesverkehrswege, die im deutschen Konvergenz- bzw. Ziel 1-Gebiet liegen. In Deutschland wurden erstmals mit dem EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 EU-Strukturfonds-Mittel für den Ausbau der Bundesverkehrswege verwendet. Die nationale Kofinanzierung des Programms kommt hauptsächlich aus dem Investitionshaushalt des BMVBS, ergänzt durch Investitionen der Länder und des privaten Sektors. Die EFRE-Förderung einzelner Projekte erfolgt auf der Grundlage von Projektanträgen, die bei Projekten mit Gesamtkosten ab 50 Mio. Euro zuvor einer Projektgenehmigung durch die Europäische Kommission bedürfen. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt.

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur soll dazu beitragen, die Anstrengungen der Bundesländer für wirtschaftliches Wachstum zu unterstützen. Ansatzpunkt ist die beschleunigte Realisierung ausgewählter Projekte im Bereich der Bundesverkehrswege, die überregional wirksam sind. Der Zugang zum transeuropäischen Verkehrsnetz und damit die strukturellen Standortbedingungen sollen deutlich verbessert, infrastrukturelle Verkehrsengpässe für die wirtschaftliche Entwicklung abgebaut und eine verbesserte verkehrliche Erreichbarkeit realisiert werden. Die zu fördernden Projekte werden zwischen Bund und Ländern abgestimmt.

Operationelles Programm (OP) Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 (2000 bis 2006)

Mit dem rund 3,2 Mrd. Euro umfassenden Programm konnten vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2008 für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Verkehrstelematikprojekte 1,661 Mrd. Euro aus dem EFRE eingesetzt werden. Das Fördergebiet des Programms umfasste das deutsche Ziel-1-Gebiet ohne Berlin, also die Länder bzw. Freistaaten Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

Operationelles Programm (OP) Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013

Das rund 2,3 Mrd. Euro umfassende Programm wurde von der EU-Kommission im Dezember 2007 genehmigt. Damit stehen aus dem EFRE 1,52 Mrd. Euro für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen zur Verfügung.

Die Ziele des Programms

– Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und weiterer überregional bedeutsamer Verkehrsverbindungen,

– Verbesserung der Anbindung an bedeutende Wirtschaftsstandorte,

– Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und Effizienzverbesserungen

sollen insbesondere der Verbesserung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur als Potentialfaktor einer nachhaltigen Regionalentwicklung im Programmgebiet dienen.

Das Programmgebiet umfasst die in Deutschland liegenden EU-Konvergenzregionen. Das sind die Länder bzw. Freistaaten Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie Niedersachsen (nur Region Lüneburg), wobei die Regionen Brandenburg-Südwest, Lüneburg, Leipzig und Halle als Phasing Out-Regionen von der EU nur eine Übergangsunterstützung erhalten.

B Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

B.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994)

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 und dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz, ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 wurde das Verhältnis des Bundes zu seinen Eisenbahnen auf eine neue Grundlage gestellt; die staatlichen Aufgaben wurden von den unternehmerischen getrennt.

Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen wurde aufgrund der am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform auf die DB AG und im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform am 1. Januar 1999 auf die DB Netz AG und die DB Station & Service AG (Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, EIU) übertragen. Mit Wirkung vom 1. Juli 2001 an ist die DB Energie GmbH als ein weiteres EIU hinzugetreten. Damit obliegen diesen EIU alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten; im Mittelpunkt stehen dabei die Verantwortung als Bauherren für die Planung, Vergabe, Baudurchführung, Finanzierung und Abrechnung der Investitionen sowie die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

B.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

B.2.1 Allgemeines

Um dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen gemäß Artikel 87e Absatz 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund entsprechend § 8 BSchwAG Neubau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, während die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege von den Eisenbahnen des Bundes getragen werden.

Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzinvestitionen) werden nach § 9 BSchwAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den EIU geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Abfinanzierung festgelegt werden. Die Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen (Neu- und Ausbau) sowie Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz erfolgt derzeit überwiegend mit Baukostenzuschüssen (BKZ). Darüber hinaus leisten die EIU einen Beitrag zur Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Kosten. Hinzu treten finanzielle Mittel, die auf der Grundlage anderer Rechtsvorschriften (z. B. EKrG) gewährt werden und Zuschüsse Dritter.

B.2.2 Neu- und Ausbaumaßnahmen

Der Realisierungsstand der Bedarfsplan-Projekte stellt sich wie folgt dar:

- Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2008 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan kumulativ auf: 37 285 Mio. Euro.
- Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2008 beliefen sich auf: 1 180 Mio. Euro.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Augsburg–München, Berlin–Frankfurt (Oder) und Hamburg–Lübeck.

Für die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind sowohl Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmvorsorge als auch Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen – im Rahmen der gesetzlichen Regelungen – Bestandteil der Investitionen. Bei Neubaumaßnahmen liegen die Investitionen für Maßnahmen des Lärmschutzes und der Landschaftspflege in der Regel zwischen 0,5 und 1 Mio. Euro/km; punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

B.2.3 Bestandsnetz

Auf der Grundlage des § 11 BSchwAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund bedarfsgerecht Mittel bereit, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten (kein Substanzverzehr) und zu verbessern sowie die Wirtschaftlichkeit zu steigern. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz umfassen sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und angemessene Erweiterungsmaßnahmen. Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes stellen den wichtigsten Investitionsschwerpunkt dar. Der Bund stellt hierfür Mittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung. Im Berichtszeitraum sind diese Mittel vollständig in Anspruch genommen worden.

Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz haben der Bund und die EIU des Bundes mit Wirkung zum 1. Januar 2009 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. In dieser wird die bisherige „Input“-Kontrolle (Antrags- und Verwendungsprüfung für die von den EIU auf der Grundlage von Finanzierungsvereinbarungen beantragten Maßnahmen) durch eine „Output“-Kontrolle (Einhaltung einer vereinbarten Netzqualität im Bestandsnetz) ersetzt.

Die EIU haben sich in der LuFV als Gegenleistung für den jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von 2,5 Mrd. Euro sanktionsbewehrt zur Einhaltung der vereinbarten Netzqualität sowie zur Leistung eines bestimmten Ersatzinvestitionsvolumens und eines bestimmten Instandhaltungsbeitrages verpflichtet.

Im Gegenzug erhalten die EIU Planungs- und Investitionssicherheit über einen längerfristigen Zeitraum durch die fünfjährige Laufzeit der LuFV und können selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Die Steuerungsmöglichkeiten des Bundes sind begrenzt auf die Einhaltung der vereinbarten Ziele für das Gesamtnetz.

B.2.4 Nahverkehr

Für Investitionen in reine Nahverkehrsmaßnahmen stellte der Bund in den Jahren 1995 bis 2008 auf der Grundlage des § 8 Absatz 2 BSchwAG einen Betrag von 2,8 Mrd. Euro zur Verbesserung des Nahverkehrs zur Verfügung.

Für die Jahre 2009 bis 2013 steht ein Betrag von 973 Mio. Euro bereit.

Die mit den reinen Nahverkehrsmitteln finanzierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dienen der Verbesserung und dem Ausbau innerhalb des Bestandsnetzes. Dies spiegelt sich auch in den Regelungen für Maßnahmen nach § 8 Absatz 2 BSchwAG wider, auf deren Basis die Mittel für den SPNV im Rahmen der Bundesfinanzierung der Bestandsnetzinvestitionen zur Verfügung gestellt werden. Zudem kommen insbesondere die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz, aber auch Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans in erheblichem Umfang dem Nahverkehr zugute. Damit wird die in § 8 Absatz 2 BSchwAG festgelegte Quote von 20 Prozent nach Berechnung des Eisenbahn-Bundesamtes übererfüllt.

Die im Januar 2009 abgeschlossene LuFV wird ab dem Jahr 2009, namentlich die für den SPNV maßgebliche Anlage 8.7 zur LuFV, die Regelungen aus der bisherigen Sammelfinanzierungsvereinbarung (SV) Nr. 5 weitestgehend fortführen und wird insofern die Kontinuität im Investitionsgeschehen auch im Bereich des SPNV garantieren. So werden weiterhin die gleichen Mittel ausschließlich für Nahverkehrsmaßnahmen den Ländern zur Verfügung stehen, damit sie mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes abstimmen können, welche Maßnahmen realisiert werden sollen. Die EIU sind gehalten, diese Maßnahmen zügig zu realisieren und in den „Ländergesprächen“ hierüber zu unterrichten.

Die bisheriger Regelung gilt bis Ende 2008 für die Ausreichung von zinslosen Darlehen. Die ab 2009 in der LuFV ermöglichte ausschließliche Ausreichung von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen wird eine erhebliche Verbesserung darstellen. Sie wird bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen nochmals den Anreiz zur Realisierung der Maßnahmen mit der Möglichkeit, einen attraktiveren Betrieb zu gewährleisten, erhöhen.

B.2.5 Investive Altlasten

Der Bund leistete bis zum Jahr 2002 gemäß § 22 DBGrG und ab 2003 auf Grundlage der „Gemeinsamen Erklärung der Bundesrepublik Deutschland, der Länder/Freistaaten Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zum weiteren Abbau der investiven Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn ab dem Jahr 2003“ vom 20. März 2002 einen Beitrag zum Abbau u. a. der wirtschaftlichen (investiven) Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn.

Für diese Investitionen zur Angleichung des Schienennetzes des Bundes im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbaustand, die technische Ausstattung und das Produktivitätsniveau des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn stehen Bundesmittel von insgesamt bis zu rund 16,8 Mrd. Euro bereit. In den Jahren 1994 bis 2008 konnten investive Altlasten von rund 15,8 Mrd. Euro (Bundeshaushaltsmittel) beseitigt werden. Dabei handelte es sich um eine Vielzahl von kleinen Baumaßnahmen (z. B. Sanierung von Brücken, Tunneln, Stützmauern und der Signaltechnik), die häufig unter Aufrechterhaltung des laufenden Eisenbahnbetriebs durchgeführt werden mussten. Es wird angestrebt, die noch bestehende investive Altlast möglichst zeitnah vollständig abzubauen.

B.2.6 Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr

Für Investitionen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr stellt der Bund gemäß der am 18. Juli 2008 abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung in den Jahren 2008 bis 2011 zusätzliche Bundesmittel zur Verfügung. Das Gesamtvolumen der insgesamt 24 Maßnahmen beträgt insgesamt 305 Mio. Euro, von denen der Bund für die Jahre 2008 bis 2011 einen Betrag in Höhe von 255 Mio. Euro bereitstellt. Die EIU bringen den verbleibenden Betrag in Höhe von 50 Mio. Euro in das Sofortprogramm ein und weisen dies jährlich und insgesamt zum Abschluss des Programms nach.

B.2.7 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten

Gemäß § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies soll sicherstellen, dass für den genannten Personenkreis Erschwernisse unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und der örtlichen Verhältnisse abgebaut werden.

Die DB AG hat nach Anhörung der Behindertenverbände ein solches Programm erarbeitet. Einzelheiten sind im Internet unter www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/barrierefrei_uebersicht.shtml über den Link „Startseite der DB AG > Service > Barrierefreies Reisen für alle“ verfügbar.

Darüber hinaus werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

– Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen sind bauliche Maßnahmen für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten zu realisieren.

– Bei besonderem Bedarf (z. B. Anbindung eines Altersheimes, Behindertenwohnheimes) muss – auch unabhängig von der Zahl der Reisenden – darauf geachtet werden, dass eine barrierefreie Umgestaltung im Einzelfall möglich ist.

B.2.8 Vorhaben im internationalen Zusammenhang

Vorhaben im internationalen Zusammenhang sind im Bedarfsplan Schiene in der Kategorie Internationale Projekte aufgeführt. Sie erfordern eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die

deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg miteinander zu verbinden. Die deutsch-niederländische Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31. August 1992 hat die so genannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand.

Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin–)Dresden–Prag–Wien (Trilaterale Vereinbarung, an der auch Österreich beteiligt ist) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 6. September 1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auf den Hauptzulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) zu schaffen.

Ebenso ist am 22. November 1999 mit Österreich eine Vereinbarung zu den Strecken im Donaukorridor Passau/Salzburg unterzeichnet worden.

Mit Polen wurde am 30. April 2003 ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin–Warschau und Dresden–Breslau geschlossen.

Auch bei Internationalen Projekten eine ist für die Realisierung eine positive volkswirtschaftliche Bewertung erforderlich. Dieser Nachweis wird unter Berücksichtigung der Ausbaumaßnahmen im jeweiligen Nachbarland geführt. Im Jahr 2006 konnte die Wirtschaftlichkeit für das Vorhaben ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A nachgewiesen werden.

Bei den einzelnen Internationalen Projekten wurde damit der folgende Stand erreicht:

Tabelle 2

Stand Internationale Projekte – Schiene[1]

lfd. Nr.	Vorhaben	Internationale Vereinbarung	Volkswirtschaftliche Bewertung
1	ABS Hamburg–Öresundregion	03.09.2008	vorhanden
2	ABS Berlin–Angermünde–Grenze D/PL (–Stettin [Szczecin])	in Vorbereitung	vorhanden
3	ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund (–Skandinavien) (2. Baustufe)[1]	offen	offen
4	ABS Berlin–Rostock (–Skandinavien) (2. Baustufe)[1]	offen	offen
5	ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A	offen	offen
6	ABS Nürnberg–Passau–Grenze D/A	vorhanden	offen
7	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A (2. Baustufe)	vorhanden	vorhanden
8	ABS/NBS (Roermond–) Grenze D/NL–Mönchengladbach–Rheydt („Eiserner Rhein“)	offen	vorhanden
9	ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen (2. Baustufe)	vorhanden	vorhanden
10	ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A einschließlich Abzweig Tüßling-Burghausen (3. Baustufe)	vorhanden	teilweise offen
11	ABS (Berlin–) Ducherow–Swinemünde (Swinoujscie)–Ahlbeck Grenze (Usedom)	offen	offen

Der Staatsvertrag zur Festen Fehmarnbeltquerung wurde am 3. September 2008 zwischen Deutschland und Dänemark unterzeichnet. *Das dänische Parlament (Folketing) hat am 26. März 2009 das Planungsgesetz zum Staatsvertrag verabschiedet und damit den Staatsvertrag angenommen. Der Deutsche Bundestag hat das Gesetz zum Staatsvertrag am 18. Juni 2009 angenommen, der Bundesrat hat am 10. Juli 2009 zugestimmt. Das Gesetz ist am 23. Juli 2009 im Bundesgesetzblatt verkündet worden.* Weitere Einzelheiten sind unter www.bmvbs.de/Verkehr/Internationale-Verkehrspolitik-,1425/Feste-Fehmarnbeltquerung.htm im Internetauftritt des BMVBS verfügbar.

[1] Anlage 1 zu § 1 BSchwAG, Fußnote 8: „1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen“.

B.2.9 Förderung des Verkehrsträgers Schiene durch die Europäische Union

Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)

Circa 80 bis 85 Prozent der im Zeitraum 2007 bis 2013 zur Verfügung stehenden Mittel für Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen der TEN in Höhe von rund 8 Mrd. Euro entfallen auf das Mehrjahresprogramm.

Für Deutschland sind im MAP für Schienenwege rund 540 Mio. Euro vorgesehen. Die Umsetzung in finanzielle Einzelentscheidungen für folgende Projekte erfolgte im Laufe des Jahres 2008:

Tabelle 3

TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms

Strecke	Fördersumme (Mio. €)
Erfurt–Halle/Gröbers	57,0
Aachen–Grenze D/BE	14,78
Saarbrücken–Ludwigshafen	10,0
Studien und Bau Stuttgart–Wendlingen	114,47
Studien und Bau Wendlingen–Ulm	101,45
Studien und Bau Kehl–Appenweier	26,95
Freilassing–Grenze D/A	8,54
Studien zu Frankfurt–Mannheim	35,45
Studien und Bau Duisburg–Emmerich	63,33
Karlsruhe–Basel	94,5
Studien zur Hinterlandanbindung Fehmarnbelt	12,7

OP Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 2000 bis 2006

Im OP Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 2000 bis 2006 standen zwischen dem 1. Januar 2000 und dem 31. Dezember 2008 für Projekte des Schwerpunkts Bundesschienenwege ca. 1,3 Mrd. Euro, davon mehr als 680 Mio. Euro aus dem EFRE zur Verfügung. Von den zwölf Großprojekten des Programms waren sechs Bundesschienenwegeprojekte:

- ABS Berlin–Frankfurt/Oder:
  167,5 Mio. Euro, davon EFRE 103,2 Mio. Euro,
- City-Tunnel-Leipzig:
  382,5 Mio. Euro, davon EFRE 127,6 Mio. Euro,
- Südanbindung Halle/Saale:
  78,8 Mio. Euro, davon EFRE 55,0 Mio. Euro,
- Mitte-Deutschland-Verbindung:
  93,9 Mio. Euro, davon EFRE 56,6 Mio. Euro,
- SPNV-Strecke Halberstadt–Vienenburg:
  80,7 Mio. Euro, davon EFRE 46,8 Mio. Euro,
- ABS Berlin–Rostock:
  152,4 Mio. Euro, davon EFRE 86,8 Mio. Euro.

Ergänzend zu den genannten Großprojekten wurden als so genannte Kleinprojekte 22 Projekte zur Schadensbeseitigung des Elbhochwassers vom August 2002 mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten von 76,1 Mio. Euro (davon EFRE 57,1 Mio. Euro) sowie die folgenden Vorhaben umgesetzt:

- Erneuerung der Gleisanlagen im Seehafen Rostock
  29,8 Mio. Euro, davon EFRE 18,3 Mio. Euro
- Streckenertüchtigung Blankenberg–Warnow (VDE 1)
  37,6 Mio. Euro, davon EFRE 24,5 Mio. Euro,
- die ESTWe Angermünde, Güsten, Michendorf und Tantow mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von
  98,5 Mio. Euro, davon EFRE 25,8 Mio. Euro,
- Luftfrachtumschlagbahnhof Flughafen Leipzig/Halle
  32,8 Mio. Euro, davon EFRE 24,3 Mio. Euro, (dieses Vorhaben wird nicht mit Bundesmitteln, sondern mit Mitteln des Freistaats Sachsen kofinanziert),
- NBS Erfurt–Gröbers (VDE 8.2)
  17,0 Mio. Euro, davon EFRE 12,2 Mio. Euro,
- Streckenertüchtigung Bad Kösen–Abzweig Saaleck
  27,5 Mio. Euro, davon EFRE 17,2 Mio. Euro.
- Streckenausbau Oberhof–Grimmenthal–Landesgrenze Thüringen
  33,9 Mio. Euro, davon EFRE 20,3 Mio. Euro,
- Umbau Bahnhof und ESTW Plauen
  36,6 Mio. Euro, davon EFRE 11,0 Mio. Euro.

OP Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013

Für den Schienenbereich stehen in diesem Programm 1,099 Mrd. Euro, davon aus dem EFRE 714 Mio. Euro zur Verfügung. Die 21 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet zehn Schienenprojekte. In 2008 wurde für die Projekte

- VDE 8.1 (Ebensfeld–Erfurt),
- ABS Stelle–Lüneburg,
- VDE 8.2 (LGr. TH/ST–Gröbers),
- ABS Berlin–Rostock,
- ABS Berlin–Dresden,
- VDE 9 (ABS Dresden–Riesa),
- City-Tunnel Leipzig

die Erarbeitung der Großprojektanträge an die EU-Kommission ausgelöst.

B.3 Gesamtbauleistung bis zum 31. Dezember 2008

Die Darstellung der Gesamtinvestitionen für den Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006 wurde vom BMVBS auf Grundlage der Erkenntnisse aus den durch die DB Netz AG vorgelegten Unterlagen „unterjähriges Monitoring, IV. Quartal 2005“ einer Prüfung unterzogen. Im Ergebnis war festzustellen, dass

– aufgrund der im Monitoring dargestellten Werte der Unternehmensplanung der Bahn ein weiteres Festhalten an dem bisher im Bericht zum Ausbau der Schienenwege vorgenommenen Ermittlungsverfahren und den darüber festgesetzten Gesamtinvestitionen nunmehr zu Diskrepanzen bzw. einem extremen Korrekturfaktor führt und

– eine separate Darstellung der Gesamtinvestitionen von Vorhaben mit mehreren Baustufen (Anteile „laufende Vorhaben“, Anteile „Neue Vorhaben“) im Bericht zum Ausbau der Schienenwege nicht zweckmäßig ist, da eine Trennung nach Baustufen grundsätzlich nicht in den Systemen der Bahn hinterlegt ist.

Seit dem Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006 werden die Gesamtinvestitionen wie folgt dargestellt: Die Gesamtinvestitionen setzen sich aus den dynamisierten Bau-, Grunderwerbs- und Planungskosten zusammen (Nominalwerte). Sie beinhalten sowohl die Bundesmittel als auch die Eigenmittel der DB AG sowie die Finanzierungsbeiträge Dritter und werden auf Grundlage der jährlich durch Vorstand und Aufsichtsrat genehmigten Unternehmensplanung der EIU (DB Netz AG, DB Station & Service, DB Energie) eingestellt. Für die Gesamtzusammenstellung ist die DB Netz AG verantwortlich. Die Gesamtinvestitionen des jeweiligen Berichtsjahres für die im Bau befindlichen Vorhaben ergeben sich aus

– Ausgaben bis 1993,

– Ausgaben 1994 bis zum Abschluss des dem Berichtsjahr vorangegangenen Jahres = gezahlte Werte,

– Ausgaben Berichtsjahr = gezahlte Werte,

– noch anfallende Ausgaben bis Vorhabensabschluss = gebuchte Werte (Nominalwerte = Planzahlen aus der Unternehmensplanung).

Bei laufenden Vorhaben, bei denen alle Baustufen in der Unternehmensplanung enthalten sind, werden die Gesamtinvestitionen nach Angabe der DB Netz AG zugrunde gelegt. Bei laufenden Vorhaben, bei denen noch nicht alle Baustufen in der Unternehmensplanung enthalten sind, werden die Gesamtinvestitionen aus den im BVWP 2003 enthaltenen Investitionskosten hergeleitet. Für neue Vorhaben, die nicht in der Mittelfristplanung der EIU enthalten sind, werden für die Gesamtinvestitionen die Investitionskosten des BVWP 2003 (ggf. mit Fortschreibung) übernommen. Sofern bereits Ausgaben angefallen sind (z. B. Planungskosten) werden diese analog der laufenden Vorhaben ausgewiesen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den 620 Mio. Euro umfassenden Investitionen des Konjunkturpakets I in die Bundesschienenwegen sind

– mit 420 Mio. Euro die Verstärkung laufender und der Beginn neuer Projekte (Verstärkung und Anschub von 13 Bedarfsplanvorhaben),

– mit 150 Mio. Euro der Start eines Personenbahnhofsprogramms (Sanierung Empfangsgebäude, Verbesserung des Zugangs, Fahrgastinformation),

– mit 50 Mio. Euro die Verstärkung der Mittel für die Lärmsanierung (auch innovative Maßnahmen am Fahrweg).

Ausblick: Durch die Möglichkeit der Umschichtung von Mitteln innerhalb des Konjunkturpaketes I kann es zur Aufstockung in den einzelnen Teilbereichen mit der gleichzeitigen Umfangsverringerung in anderen Förderbereichen unter Beibehaltung des Gesamtinvestitionsvolumens kommen.

Die insgesamt 700 Mio. Euro umfassenden Investitionsschwerpunkte des Konjunkturpakets II bei den Bundesschienenwegen sind:

– *die beschleunigte Sanierung von Personenbahnhöfen (Verstärkung des Personenbahnhofsprogramms),*

– *Investitionen in Bahnanlagen (u. a. in die Qualitätsverbesserung des Regionalnetzes),*

– *Investitionen in innovative Techniken am Fahrweg (Lärm- und Erschütterungsminderung),*

– *die Verstärkung laufender und der Beginn neuer baureifer Projekte (einschließlich der Planungskosten),*

– *die beschleunigte Einführung von ETCS (u. a. durch den Neubau von Elektronischen Stellwerken).*

Ausblick: Die Aufstellung der einzelnen Investitionsschwerpunkte ist nicht abschließend. Daher besteht bei weiterer Prüfung die Möglichkeit einer inhaltlichen Ausweitung unter Beibehaltung des Gesamtinvestitionsvolumens.

Tabelle 4

Gesamtbauleistungen Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investi-tionen	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2007[2]	Ausgaben 2008[2]	Summe Ausgaben[2]	Status[3]
		Mio. €					
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro	14.777	2.487,32	12.126,65	20,42	14.634,39	T/I
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund[4]	1.072	47,60	526,78	2,58	576,96	T
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	2.675	491,31	2.167,19	9,30	2.667,80	I
4	ABS Stelle–Lüneburg	272	0,00	2,58	1,85	4,43	P
5	ABS Berlin–Dresden[4; 5]	802	4,47	144,36	1,29	150,12	T
6	ABS Hannover–Lehrte	339	0,00	323,82	9,16	332,98	I
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	139	0,00	0,00	0,01	0,01	P
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	677	138,51	327,65	0,24	466,40	T
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt[1]	5.178	114,66	718,23	126,00	958,89	B
10	ABS/NBS Erfurt–Leipzig/Halle[1]	2.733	65,35	700,76	204,70	970,81	T
11	ABS Leipzig–Dresden[4]	1.451	24,98	749,97	41,86	816,81	T
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz[1]	310	0,00	259,44	16,66	276,10	T
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	1.706	10,23	968,87	20,90	1.000,00	T
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL (–Warschau)	539	0,00	273,27	40,34	313,61	T
15	ABS Köln–Aachen, inkl. S 13	952	20,17	783,77	18,25	822,19	T
16	ABS/NBS Hanau–Nantenbach[1]	287	0,00	10,50	1,59	12,09	P
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier[1]	675	6,64	277,91	48,75	333,30	T
18	ABS Mainz–Mannheim	221	8,30	174,57	0,00	182,87	T
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main[1]	342	191,80	24,76	8,70	225,26	T
20	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg[1; 8]	2.806	83,86	290,72	19,34	393,92	T
21	ABS Augsburg–München[1; 5]	627	1,95	414,89	81,02	497,86	T
22	ABS München–Mühldorf–Freilassing[4; 5; 7]	2.836	12,20	18,10	11,91	42,21	T

noch Tabelle 4

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investi-tionen	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2007[2]	Ausgaben 2008[2]	Summe Ausgaben[2]	Status[3]
		Mio. €					
23	ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München[6]	3.623	0,00	3.268,54	31,32	3.299,86	T
24	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)[9]	103	0,00	0,00	0,07	0,07	P
25	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel[4; 5]	5.734	468,29	1.244,93	75,44	1.788,66	T
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1.Baustufe)						
	a) Kombinierter Verkehr	605	325,24	276,86	1,01	603,11	I
	b) Rangierbahnhöfe	199	0,00	157,36	15,29	172,65	T
27	Ausbau von Knoten:						
	a) Ausbau von Knoten, (1. Stufe): Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg	1.823	5,57	584,69	71,92	662,18	T
	b) Knoten Berlin inkl. Flughafenanbindung	6.378	213,28	4.296,74	185,87	4.695,89	T
	Teilsumme 1	59.881	4.721,73	31.113,91	1.065,79	36.901,43	

1 Angaben DB Netz AG.
2 Die für die Jahre 2007 und 2008 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.
3 P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;
T (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.
4 Realisierung des Vorhabens erfolgt in Teilbaustufen.
5 Gesamtinvestitionen einschließlich weiterer Baustufen.
6 Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1 978 Mio. Euro.
7 Im BVWP wurden die 1. und 2. BS dargestellt, nach Überarbeitung der Planung werden nunmehr seitens der DB AG Gesamtinvestitionen in Höhe von 2 836 Mio. Euro inklusive Maßnahmen der 3. bis 4. BS (Weiterer Bedarf) ausgewiesen.
8 Die hierin enthaltenen Finanzierungsvereinbarungen „Stuttgart 21“ und „NBS Wendlingen–Ulm“ wurden am 2. April 2009 schlussgezeichnet. Bei „Stuttgart 21“ wird der hierin enthaltene Festbetrag des Bundes in Höhe von 500,0 Mio. Euro zuzüglich Berücksichtigung allgemeine Lohn- und Preissteigerungen nach Baukostenindex in Höhe von 63,8 Mio. Euro für die Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart dargestellt. Die Gesamtinvestitionen der Finanzierungsvereinbarung „NBS Wendlingen–Ulm“ betragen 2 025 Mio. Euro; hierin ist ein Baukostenzuschuss des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 950 Mio. Euro enthalten. Weiterhin sind hierin Gesamtinvestitionen in Höhe von 19 Mio. Euro für den Ausbau der Donaubrücke sowie 198 Mio. Euro für den Ausbau „Neu-Ulm 21“ enthalten.
9 Gesamtinvestition: Höhe der Gesamtinvestition nach Investitionsrahmenplan des BMVBS (IRP)

Tabelle 5

Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investi-tionen	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2007[2]	Ausgaben 2008[2]	Summe Ausgaben[2]	Status[3]
		Mio. €					
1	ABS Hamburg–Lübeck	406	0,00	87,66	63,42	151,08	B
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe	304	0,00	0,00	0,00	0,00	P
3	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/ Langwedel–Uelzen	329	0,34	5,99	0,71	7,04	P/T
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover	1.284	0,00	3,45	0,00	3,45	P
5	ABS Rotenburg–Minden	348	0,00	0,03	0,00	0,03	P
6	ABS Uelzen–Stendal	139	0,00	0,00	0,00	0,00	P
7	ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze	901	0,00	0,40	0,00	0,40	P
8	ABS Hannover–Berlin (Stamm-strecke Oebisfelde–Staaken)	468	0,00	0,00	0,00	0,00	P
9	ABS (Amsterdam–) Grenze D/ NL–Emmerich–Oberhausen[4]	1.135	0,52	73,89	4,30	78,71	B
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)	30	0,00	0,00	0,00	0,00	P
11	ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL	163	0,00	10,75	2,97	13,72	P
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	2.250	0,54	1,26	0,00	1,80	P
13	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar[1]	1.316	0,00	22,15	4,25	26,40	P
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	0,00	0,00	B
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ (–Prag)	467	0,00	0,00	0,00	0,00	P
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	39	0,00	0,00	0,00	0,00	P
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P
19	ABS (Venlo–) Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen	19	0,00	0,00	0,00	0,00	P
20	ABS Düsseldorf–Duisburg[6]	2.000	0,00	0,00	5,37	5,37	P

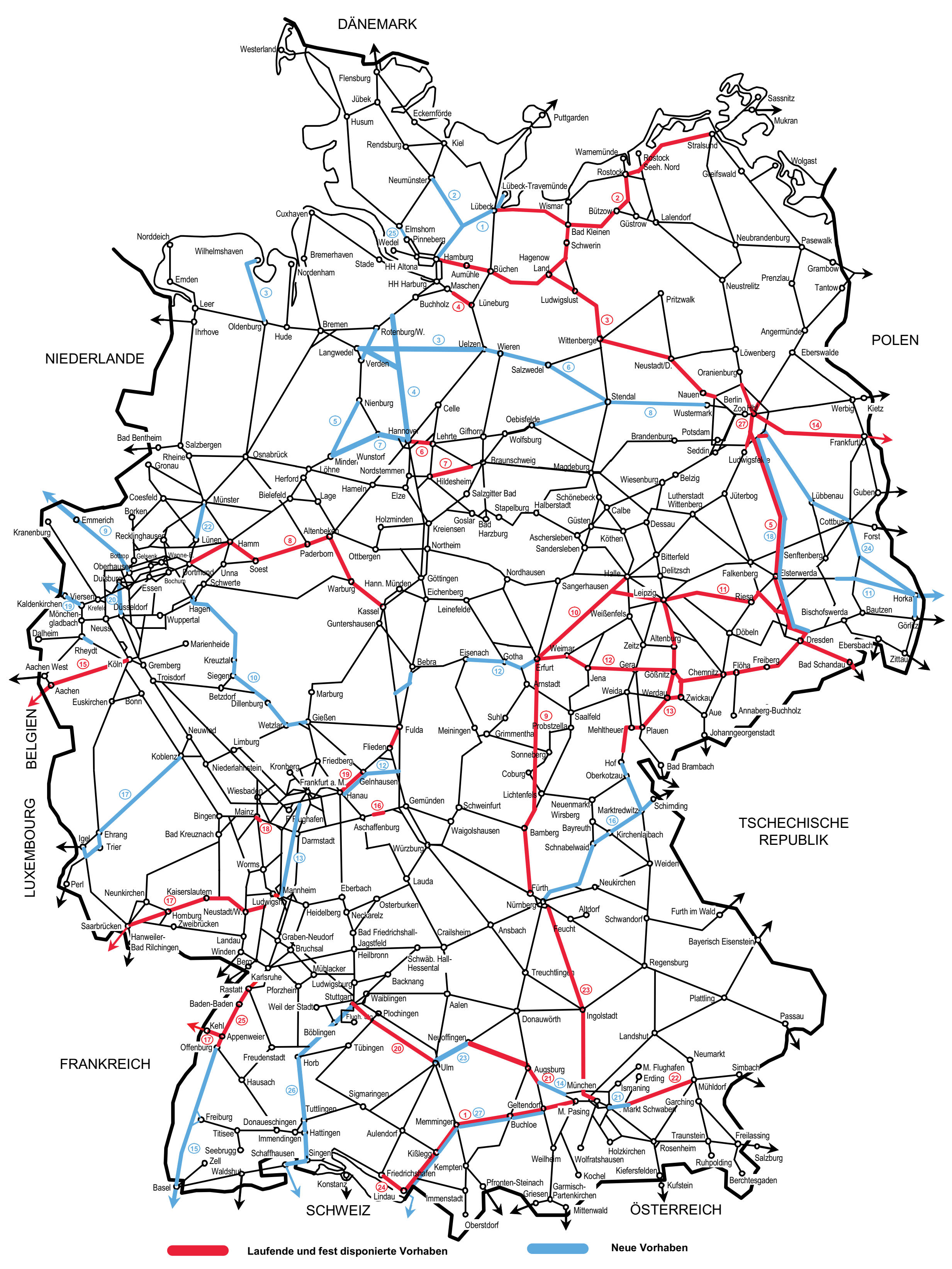
noch Tabelle 5

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investi-tionen	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2007[2]	Ausgaben 2008[2]	Summe Ausgaben[2]	Status[3]
		Mio. €					
21	ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	177	0,00	0,00	0,00	0,00	P
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg	159	0,00	0,00	0,00	0,00	P
24	ABS Berlin–Görlitz	238	0,00	0,27	0,63	0,90	P
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)	75	0,00	12,44	0,00	12,44	P
26	ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH	162	0,00	0,00	0,00	0,00	P
27	ABS München–Lindau–Grenze D/A	210	0,00	0,00	0,01	0,01	P
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/Main-Stadion	1.700	0,00	40,32	14,21	54,53	B
29	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) a) KLV: Neubau: Lehrte, Nürnberg. Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg b) Rbf'e: Halle, Oberhausen	336	0,00	9,24	18,34	27,58	P/B
30	SPNV	•	•	•	•	•	P
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	•	•	•	•	•	P
	Teilsumme II	14.655	1,40	267,85	114,21	383,46	
	Teilsumme I	59.881	4.721,73	31.113,91	1.065,79	36.901,43	
	Gesamtsumme	**74.536**	**4.723,13**	**31.381,76**	**1.180,00**	**37.284,89**	

1 Angaben DB Netz AG.
2 Die für die Jahre 2007 und 2008 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.
3 P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;
T (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.
4 Das Land NW beteiligt sich finanziell am Ausbau.
5 Gesamtinvestitionen in jeweiligem laufenden und fest disponiertem Vorhaben enthalten.
6 Höhe Gesamtinvestition: Kenntnisstand BMVBS. Es besteht eine Abweichung gegenüber den Angaben der DB Netz AG, welche im Rahmen der Planungsbegleitung noch zu plausibilisieren ist.

Abbildung 2

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene



Quelle: BMVBW, Referat A 21, 2004

B.4 Laufende und fest disponierte Vorhaben

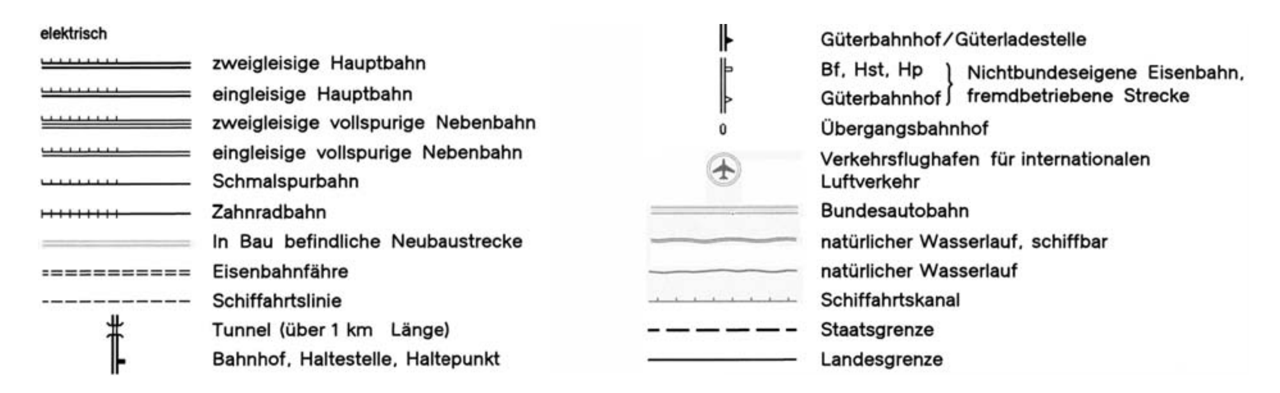
Tabelle 6

Vordringlicher Bedarf Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben

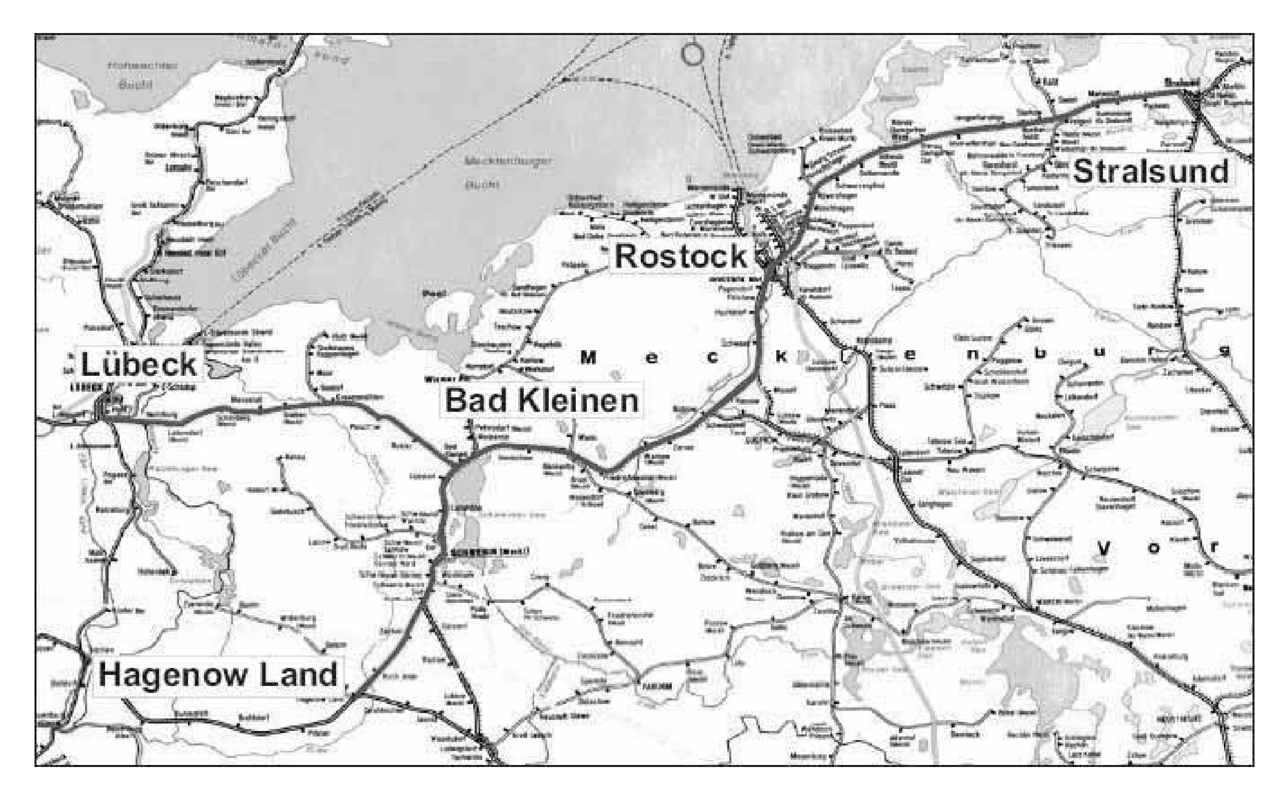
Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro.	Hierzu gehören diejenigen Maßnahmen, die in der Übersicht nachfolgend nicht mehr im Einzelnen aufgeführt sind. Die überwiegende Zahl dieser Maßnahmen hat einen hohen Fertigstellungsstand; i. d. R. sind lediglich noch Restarbeiten abzuwickeln.
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund	VDE 1
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	VDE 2
4	ABS Stelle–Lüneburg	
5	ABS Berlin–Dresden (1. Baustufe)	
6	ABS Hannover–Lehrte	
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	VDE 8.1
10	NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle	VDE 8.2
11	ABS Leipzig–Dresden	VDE 9
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (1. Baustufe)	
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL	
15	ABS Köln–Aachen	
16	ABS/NBS Hanau–Nantenbach	
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier	
18	ABS Mainz–Mannheim	
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main	
20	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg	
21	ABS Augsburg–München (1. Baustufe)	
22	ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. Baustufe)	
23	NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München	
24	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)	
25	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. Baustufe)	
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	
27	Ausbau von Knoten (1. Stufe: Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)	

Kartenmaterial Bereich Eisenbahn: DB Netz AG, Frankfurt am Main, sofern nicht anders angegeben

Kartenlegende Eisenbahn:



B.4.1 Projekt Nr. 2 – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund



Verkehrliche Zielsetzung:

- Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienen-Achse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin und der Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund an das Schienennetz der alten Bundesländer,
- das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 hat erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenbereiches in Mecklenburg-Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin. International ist das Projekt für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten von Bedeutung.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit weitgehend auf 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h,
- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Erneuerung des Oberbaus und Modernisierung der Sicherungstechnik,
- Zweigleisiger Ausbau Rostock (Abzweig Riekdahl)–Ribnitz-Damgarten West und Velgast–Stralsund sowie Hagenow Land–Holthusen.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 250 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (in Teilabschnitten 120 km/h),
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 170 Min.,
  - nach Bauende: 120 Min.,
- Gesamtkosten: 1 072 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Lübeck–Bad Kleinen (a)					
	Lübeck–Schönberg (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 2001	vor 2001	12.2001
	Schönberg(e)–Grieben	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Grieben (Börzow)–Grevesmühlen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	31.07.2004	15.03.2006	12.2006
	Bf Grevesmühlen	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Grevesmühlen (a)–Bad Kleinen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12.1996
2	Hagenow Land–Bad Kleinen (a)					
	Hagenow Land–Schwerin (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	13.05.2001
	Bf Schwerin	abgeschlossen	28.07.1998	19.12.1996	29.11.2004	11.12.2005
	Schwerin (a)–Carlshöhe	abgeschlossen	28.07.1998	1995	26.06.1995	12.1996
	Carlshöhe–Bad Kleinen (a)	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
3	Bad Kleinen (e)–Rostock					
	Bad Kleinen (e)–Ventschow (a)	offen	offen	offen	offen	offen
	Ventschow (e)–Blankenberg (e)	abgeschlossen	28.07.1998	02.06.2003	03.11.2003	11.12.2005
	Blankenberg (a)–Warnow (a)[1]	abgeschlossen	14.08.2006	01.12.2006	20.10.2006	03.11.2008
	Warnow (e)–Schwaan (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12.1999
	Schwaan (e)–Rostock (a)	offen	offen	offen	offen	offen
4	Rostock–Stralsund					
	Rostock (a)–Ribnitz-Damgarten W (e)	offen	offen	offen	offen	offen
	Ribnitz-Damgarten W (a)–Stralsund (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1998	1998	06.1999 (Diesel-betrieb), 09.1999 (elektrisch)

[1] Diese Teilmaßnahme wird im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen realisiert.

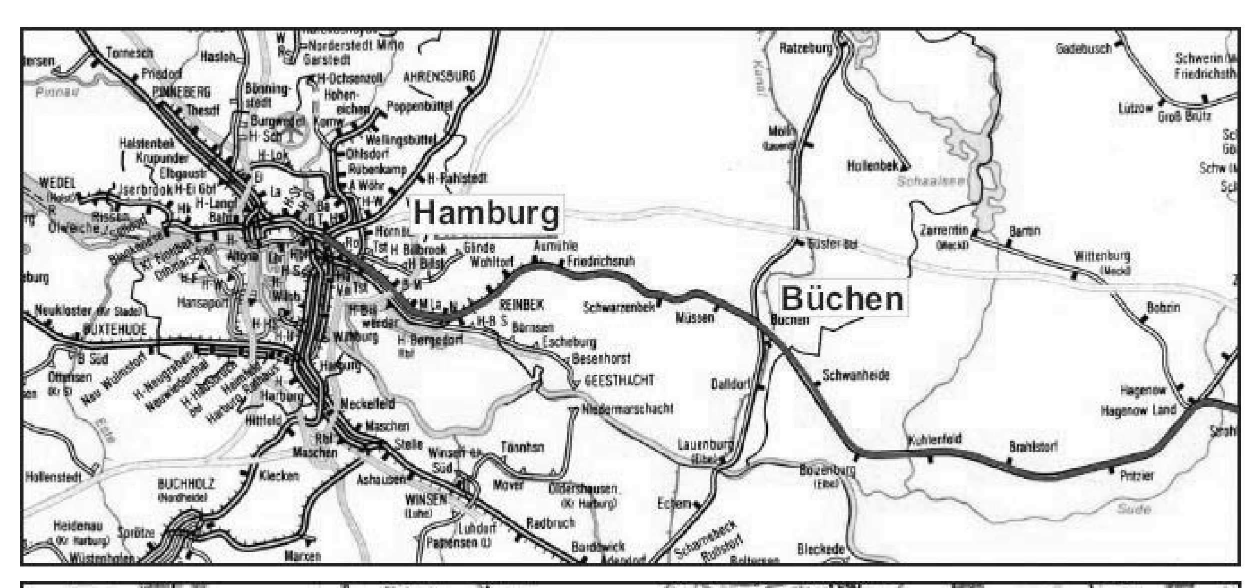
Teilinbetriebnahmen 2008:

– Blankenberg (a)–Warnow (a)

Bauaktivitäten 2008:

– Blankenberg (a)–Warnow (a),
– Restleistungen Grunderwerb,
– Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.

B.4.2 Projekt Nr. 3 – ABS Hamburg–Büchen–Berlin





Verkehrliche Zielsetzung:

1. Ausbaustufe:

– Verbesserung der Anbindung Osteuropas an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung von Hamburg über Ludwigslust und Nauen an den Knoten Berlin.

Durchgeführte Maßnahmen:

– Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h,

– Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle),

– Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek–Ludwigslust,

– Elektrifizierung Nauen–Wittenberge und Ludwigslust–Hamburg Hbf,

– Bau Elektronischer Stellwerke.

2. Ausbaustufe:

– Nach der Entscheidung, die Magnetbahn Transrapid nicht zwischen Hamburg und Berlin zu realisieren, waren Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg–Berlin in weiten Bereichen für Höchstgeschwindigkeiten zwischen 200 km/h und 230 km/h zu ertüchtigen.

Durchgeführte Maßnahmen:

– Anpassung des Ober- und Unterbaus, des Ingenieurbaus und der Oberleitung für bis zu v = 230 km/h,

– Beseitigung aller Bahnübergänge,

– Einbau eines Lienenzugbeeinflussungssystems (LZB),

– Sicherung von Reisenden auf Bahnsteigen bei Zugdurchfahrten.

Projektkenndaten:

1. Ausbaustufe:

– Streckenlänge: 254 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,

– mit überwiegend Option: 200 km/h,

– Fahrzeit:

  – vor Baubeginn: 204 Min.,

  – nach Bauende: 127 Min.,

2. Ausbaustufe:

– Streckenlänge: 271 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 230 km/h,

– Fahrzeit:

  – vor Baubeginn: 127 Min.,

  – nach Bauende: ca. 90 Min.,

– Gesamtkosten: 2 675 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand.

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Darstellung entfällt	1. Ausbaustufe	abgeschlossen	entfällt	vor 1991	1991	01.09.1998
	2. Ausbaustufe	abgeschlossen	21.10.2002	vor 2002	2002	12.12.2004

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine

Bauaktivitäten 2008:

– Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,

– Restleistungen.

B.4.3 Projekt Nr. 4 – ABS Stelle–Lüneburg



Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitätsverbesserung und Kapazitätssteigerung in der Relation Hamburg–Hannover durch Beseitigung des Engpasses auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt Stelle–Lüneburg mit hoher Zugbelegung und Verspätungsanfälligkeit.

Geplante Maßnahmen:

– Neubau von 2 ESTW-A in Winsen und Bardowick, Unterzentrale in Lüneburg sowie Ausrüstung der Strecke,
– Anpassung der bestehenden Spurplanstellwerke in Stelle und Lüneburg,
– Neubau von 45 km Oberleitungskettenwerk mit Auflösung von Querfeldern,
– Neubau bzw. Erweiterung von 46 Brücken und Durchlässen,
– 3-gleisiger Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg, 4-gleisig zwischen Stelle und Ashausen; Neubau von 35 km Gleis,
– Neubau bzw. Erneuerung von Verkehrsstationen in Radbruch, Bardowick, Winsen und Ashausen,
– Ausführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 27,3 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
– Gesamtkosten: 272 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Stelle</td><td rowspan="4">abgeschlossen</td><td rowspan="4">06.04.2009</td><td>31.07.2009</td><td rowspan="3">vsl. 2010</td><td rowspan="4">vsl. 2012–2015</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Winsen</td><td>vsl. 2010</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Bardowick</td><td>25.09.2009</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Lüneburg</td><td>19.09.2008</td><td>08.10.2009</td></tr>
</table>

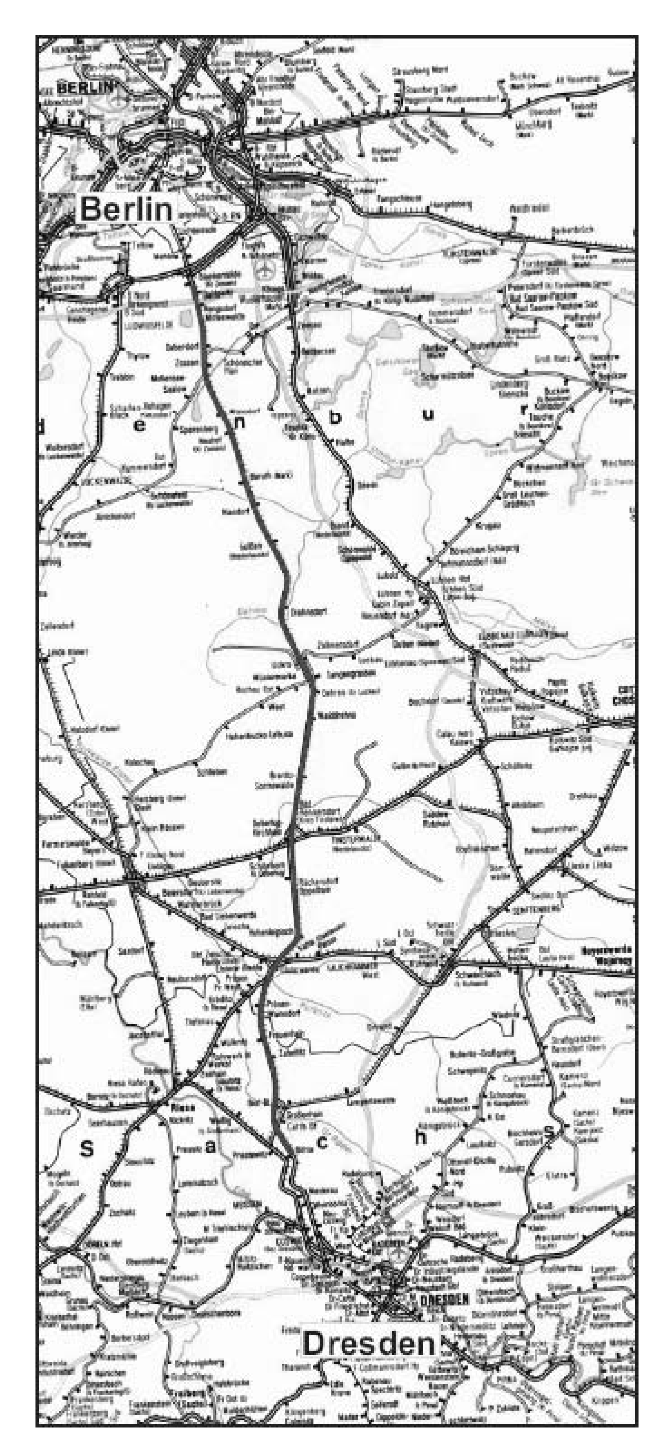
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.4.4 Projekt Nr. 5 – ABS Berlin–Dresden (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau Berliner Außenring–Böhla auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

1. Baustufe:

– Streckenausbau v = 160 km/h mit Option v = 200 km/h,

2. Baustufe:

- Streckenausbau v = 200 km/h,
- Signaltechnische Ausrüstung,
- Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge,

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 125 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 117 Min.,
  - nach Bauende: 69 Min. inklusive der Fahrzeitreduzierung durch Realisierung der Maßnahmen der ABS Leipzig–Dresden (VDE 9), Streckenabschnitt Böhla–Dresden Hbf, mit 5 Min. sowie zusätzlich der „Dresdener Bahn“ (Bf Berlin Hbf–Berliner Außenring) mit 10 Min.,
- Gesamtkosten: 802 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2111	Strecke Anfang (km 20,4)–Rangsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2112	Bf Rangsdorf	offen	11.12.2008	vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2012
2113	Rangsdorf (a)–Zossen (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2114	Bf Zossen	offen	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2012
2115, 2116	Zossen (a)–Wünsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2117	Bf Wünsdorf	offen	11.12.2008	15.12.2006	vsl. 2012	vsl. 2012
2118	Wünsdorf (a)–Baruth (a)	abgeschlossen	07.09.2001	15.12.2006	29.07.2005[1)]	30.06.2006
2122	Bf Baruth	offen	11.12.2008	15.12.2006	vsl. 2012	vsl. 2012
2123, 2124	Baruth (a)–Golßen (a)	offen	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2012
2231	Bf Golßen	abgeschlossen	07.09.2001	07.09.2001	19.03.2002	08.12.2002
2232	Golßen (a)–Uckro (a)	abgeschlossen	07.09.2001	07.09.2001	19.03.2002	08.12.2002
2234	Bf Uckro	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2241	Uckro (a)–Walddrehna (a)	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2242	Bf Walddrehna	abgeschlossen	07.09.2001	30.01.2002	13.12.2001	12.05.2002
2243	Walddrehna (a)–Brenitz-Sonnewalde (a)	abgeschlossen	07.09.2001	19.08.1999	21.11.2000	09.06.2001
2244	Bf Brenitz-Sonnewalde	abgeschlossen	07.09.2001	19.08.1999	21.11.2000	09.06.2001
2245	Brenitz-Sonnewalde (a)–Doberlug-Kirchhain (a)	abgeschlossen	*APV vom 21.09.2009*	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2010

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2251	Bf Doberlug-Kirchhain	offen	offen	offen	offen	offen
2252	Doberlug-Kirchhain (a)–Rückersdorf-Oppelhain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2002	12.01.2003	08.12.2003
2253	Bf Rückersdorf-Oppelhain	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2001	12.01.2003	08.12.2003
2254	Rückersdorf (a)–Hohenleipisch (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2361	Bf Hohenleipisch	offen	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2012
2362	Hohenleipisch (a)–Elsterwerda (a)	offen	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2012
2364	Bf Elsterwerda	offen	offen	offen	offen	offen
2365	Elsterwerda (a)–Frauenhain (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2371–2373	Frauenhain (e)–Großenhain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	11.2001	18.11.2001	08.12.2002
2374	Bf Großenhain	offen	offen	offen	offen	offen
	davon 2 EÜen	keine	SV 3 2005	01.03.2004	01.09.2006	12.2008
2375	Großenhain (a)–Strecke Ende (km 29,2)	abgeschlossen	11.12.2008	2009 gepl.	vsl. 2010	vsl. 2011
2401	Uw Neuhof	abgeschlossen	07.09.2001	10.06.2005	22.11.2005	01.09.2006

[1] Der Baubeginn erfolgte auf der Grundlage der vom EBA freigegebenen Ausführungspläne mit dem Vermerk „Gegen die Bauausführung im Vorlauf zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bestehen keine Bedenken.“

Teilinbetriebnahmen 2008:

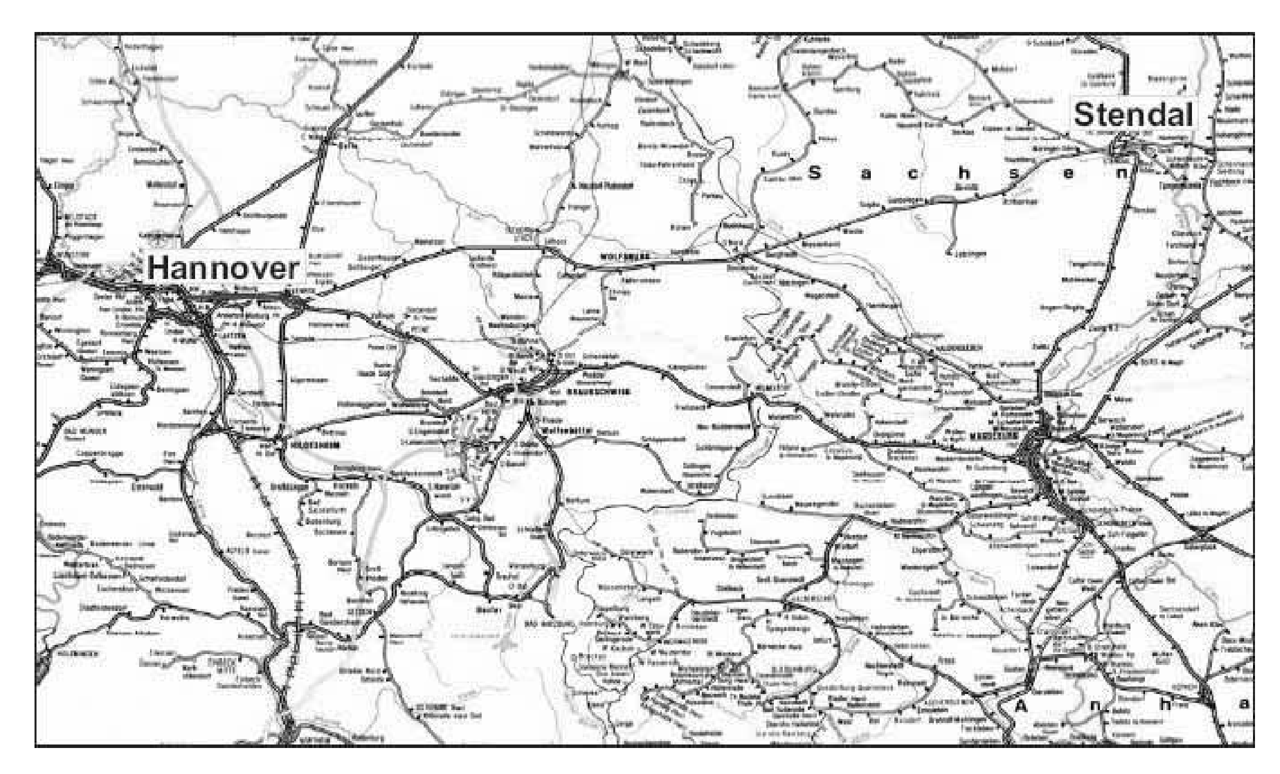
– Realisierung Kreuzungsmaßnahme Bf Großenhain (zwei Eisenbahnüberführungen),

Bauaktivitäten 2008:

– Restleistungen des zurückliegenden Ausbauprogramms,

– Realisierung Kreuzungsmaßnahme Bf Großenhain (zwei Eisenbahnüberführungen).

B.4.5 Projekt Nr. 6 – ABS Hannover–Lehrte



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung des Abschnitts Hannover–Lehrte als Teil der Verbindung Hannover–Berlin.

Geplante Maßnahmen:

– Drei-/viergleisiger Ausbau Hannover–Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr,
– Ertüchtigung der Fernverkehrsgleise für 160 km/h,
– Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 20 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:
  – Hannover–Lehrte: 160 km/h,
  – Durchfahrung Lehrte: 120 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 10 Min.,
  – nach Bauende: 9 Min.,
– Gesamtkosten: 339 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Hannover Hbf km 0–km 0,580	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
2	Han. Pferdeturm km 0,580–Han. Kleefeld km 3,620	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
3	Han. Kleefeld km 3,620–Abzw Tiergarten km 5,450	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
4	Han.-Tiergarten–Anderten-Misburg	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
5	Anderten-Misburg–Ahlten	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
9	Durchfahrung Lehrte (Baustein West)	abgeschlossen	23.03.1999	25.08.1998	*01.02.1999*	06.2000
	Durchfahrung Lehrte (Endzustand)	abgeschlossen	23.03.1999	25.08.1998	22.10.2003	12.2007

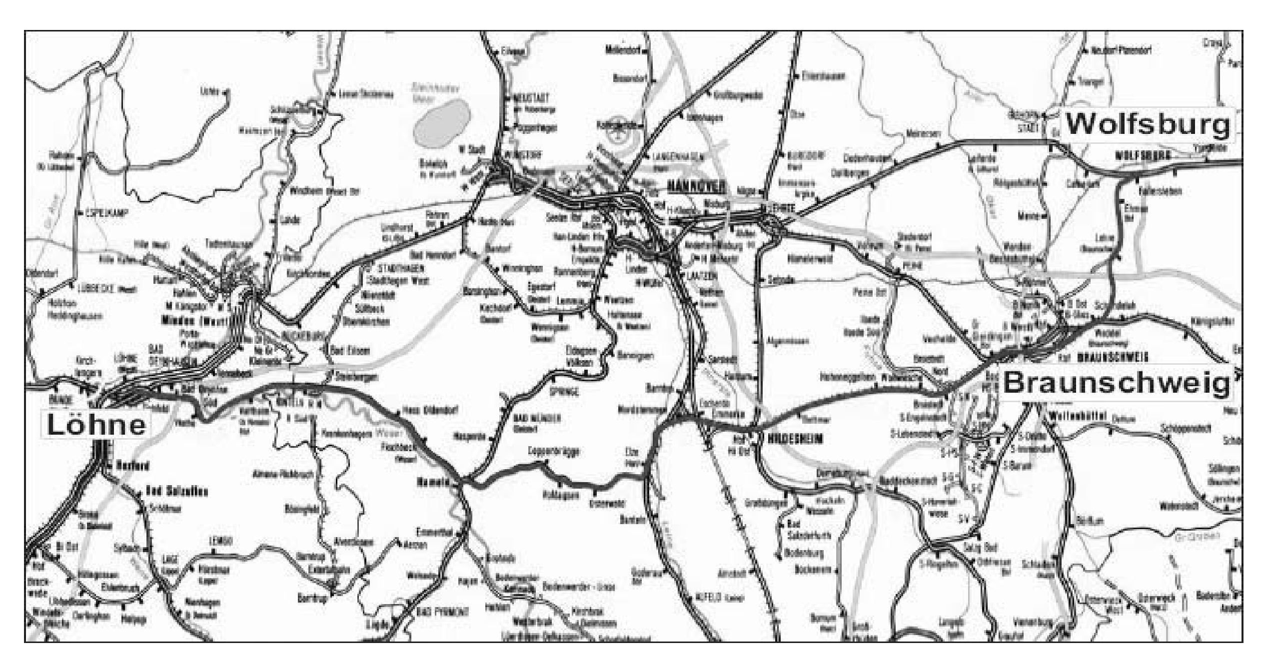
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.4.6 Projekt Nr. 7 – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Kapazitive Erweiterung und qualitative Verbesserung der Achse Frankfurt/Main–Berlin im Bereich Hildesheim–Braunschweig. Das Bundesland Niedersachsen beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

Geplante Maßnahmen (Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen):

– Herstellung der Zweigleisigkeit,
– Elektrifizierung des zweiten Gleises,
– Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 34 km (Hildesheim–Groß Gleidingen),
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 23 Min.,
  – nach Bauende: 21 Min.,
– Gesamtkosten: 139 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
31	Hildesheim–Groß Gleidingen km 40,000 bis km 54,000	abgeschlossen	20.01.2009	14.11.2001	*2009 gepl.*	vsl. 2012
32	Hildesheim–Groß Gleidingen km 54,000 bis km 62,000	abgeschlossen		12.12.2001	*2009 gepl.*	vsl. 2012
33	Hildesheim–Groß Gleidingen km 63,000 bis km 74,000	abgeschlossen		24.02.2002	*2009 gepl.*	vsl. 2012

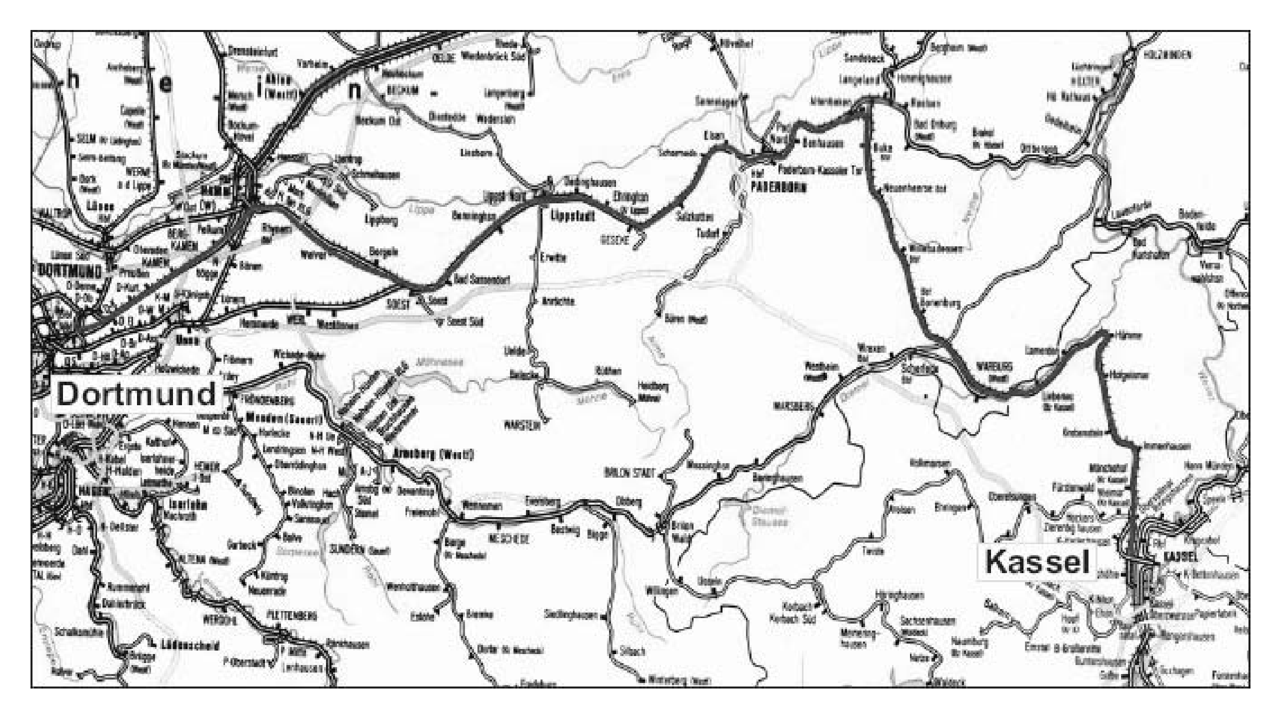
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.4.7 Projekt Nr. 8 – ABS Dortmund–Paderborn–Kassel



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ober- und Mittelzentren Dortmund, Soest, Lippstadt, Paderborn, Warburg und Kassel,

– Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 150 km/h bis 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

– Beseitigung aller Bahnübergänge im 200 km/h-Abschnitt Hamm–Paderborn,

– Bau von Linienverbesserungen,

– Umfahrung des hangrutschgefährdeten Abschnitts im Bereich Neuenheerse.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:
  – vor Ausbau: 215 km,
  – nach Bauende: 210 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 150 bis 200 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 140 Min.,
  – nach Bauende: 100 Min.,
– Gesamtkosten: 677 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Dortmund–Hamm	abgeschlossen	28.07.1998	offen	offen	offen
	Hamm–Soest	abgeschlossen		offen	offen	offen
	Soest–Lippstadt	abgeschlossen		1989	1989	05.1998
	Lippstadt–Paderborn	abgeschlossen		offen	offen	offen
	Paderborn–Kassel	abgeschlossen		vor 1997	08.1997	2004

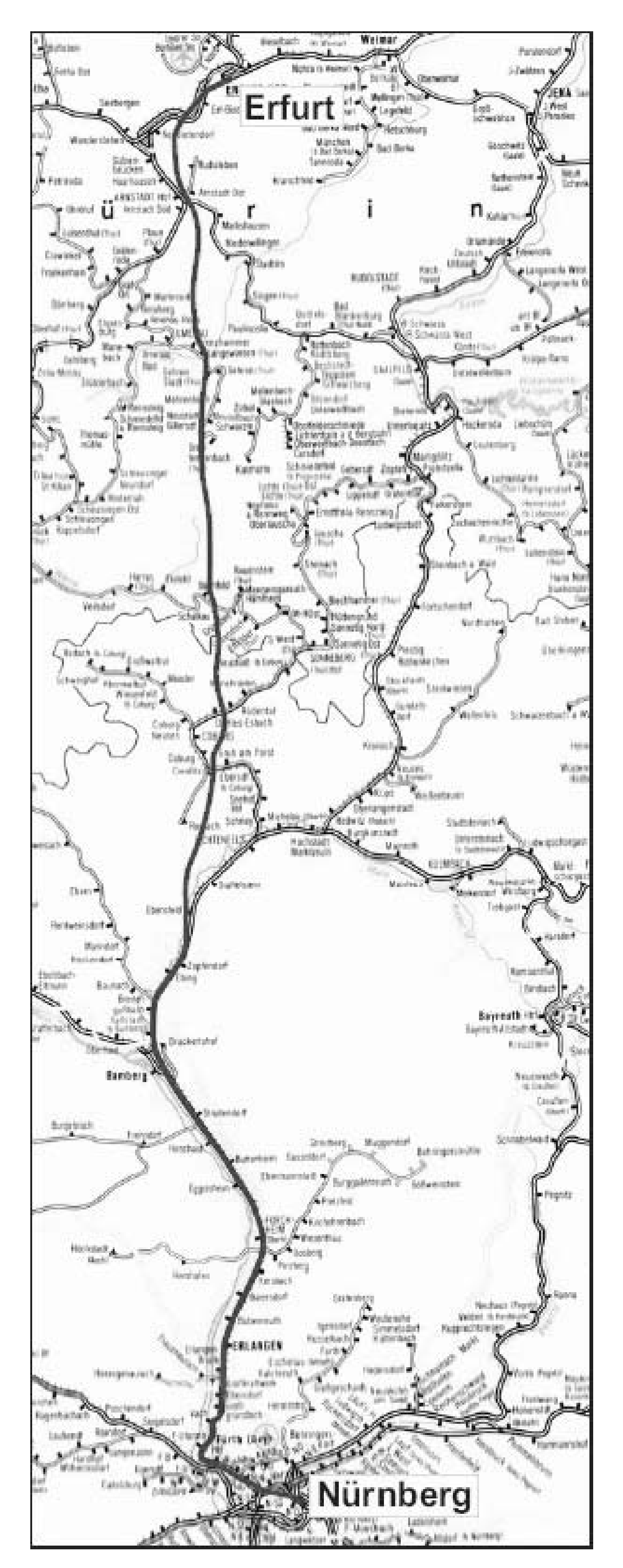
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.4.8 Projekt Nr. 9 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt



Verkehrliche Zielsetzung:

- Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München,
- der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zu dem Programm „Transeuropäische Netze der EU“. Anpassung der Verkehrs-Verbindung an die wachsende Bedeutung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

- Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h,
- Neubau der Strecke Ebensfeld–Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 190 km,
  - davon NBS: 107 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - NBS: 300 km/h,
  - ABS: 230 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 172 Min. (über Fulda),
  - nach Bauende: 66 Min.,
- Gesamtkosten: 5.178 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.1	BA Staffelstein (km 0,0–km 18,040)	abgeschlossen	10.11.1997	18.05.1995	18.09.2002	vsl. 2017
1.2	Coburg (km 18,040–km 34,238)	abgeschlossen		22.12.1995	10.07.2003	vsl. 2017
1.3	Anbindung Coburg (km 129,803–km 136,020)	abgeschlossen		10.06.1996	07.2007	vsl. 2017
2.11	Sonneberg (km 34,238–km 41,400)	abgeschlossen		24.05.1995	22.12.2004	vsl. 2017
2.12	Thüringer Wald (km 41,4–km 56,415)	abgeschlossen		20.01.1995	16.07.2003	vsl. 2017
2.2	Ilmenau (km 56,415–km 76,150)	abgeschlossen		20.06.1996	09.10.2002	vsl. 2017
2.3	Arnstadt (km 76,150–km 94,450)	abgeschlossen		20.10.1995	19.11.1997	vsl. 2017
2.4	Erfurt Land (km 94,450–km 102,050)	abgeschlossen		15.07.1996	26.09.1997	vsl. 2017
2.5	Erfurt Stadt (km 102,05–km 106,861)	abgeschlossen		15.04.1997	07.02.2000	vsl. 2017
2.7	BL Süd TH/BY rund 21/3 km	abgeschlossen		27.12.1995	vsl.12.2011	vsl. 2017

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
11	Nürnberg Hbf (km 0,00–km 1,75)	abgeschlossen	26.09.2005	26.01.1995	01.03.2006	vsl. 2010
14	Nürnberg–Fürth (km 1,75–km 7,75)	abgeschlossen		20.12.1996	13.05.2006	vsl. 2010
15	Fürther Bogen (km 7,75–km 12,40)	abgeschlossen	GVFG-Zuwendungs-bescheid vom 14.12.2007*	28.06.2007	06.08.2008	vsl. 2011
16	Fürth Nord (km 12,40–km 16,40)	abgeschlossen	GVFG-Zuwendungs-bescheid vom 14.12.2007*	*2009gepl.*	vsl. 2010	vsl. 2011
17	Erlangen (km 15,40–km 32,40)	offen	offen	*2009 gepl.*	vsl. 2010	offen
18	Forchheim–Eggolsheim (km 32,40–km 46,00)	offen	offen	offen	offen	offen
21	Hirschaid (km 46,00–km 56,156)	offen	offen	offen	offen	offen
22	Bamberg (km 56,156–km 62,4/ km 0,00–km 2,408)	offen	offen	offen	offen	offen
23	Hallstadt (km 2,408–km 8,950)	offen	offen	offen	offen	offen
24	Zapfendorf (km 8,950–km 15,100)	offen	offen	offen	offen	offen
25	Ebensfeld (km 15,100–km 20,480)	offen	offen	18.05.1995	08.11.1999	offen

* GVFG Antrag datierte vom 28. November 2007.

Teilinbetriebnahmen 2008:

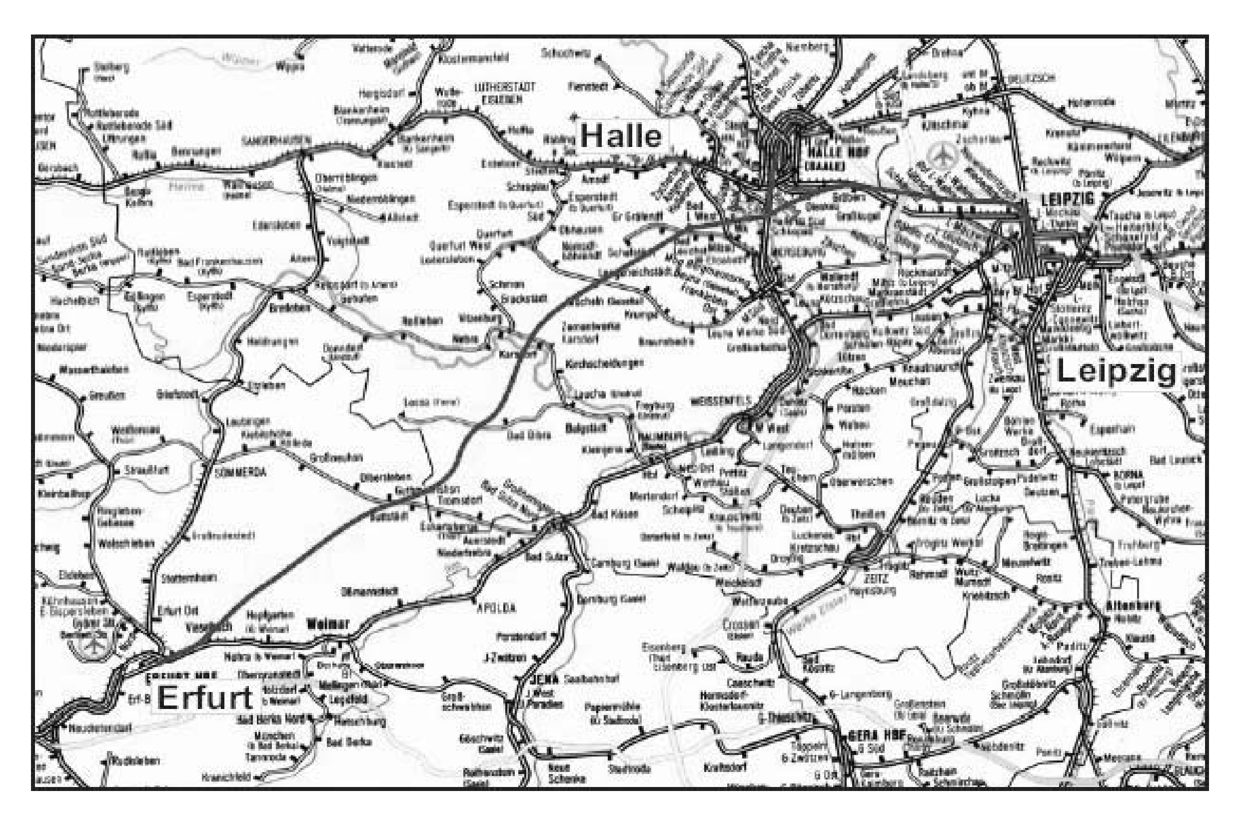
– EÜ Rothenburger Straße,

Bauaktivitäten 2008:

– Neubaustrecke:
  – Realisierung Erdbau Coburg Nord einschließlich 3 SÜ und 1 EÜ (PFA 1.2),
  – Realisierung Talbrücke Pöpelholz (l = 306 m) (PFA 1.2),
  – Realisierung Talbrücke Froschgrundsee (l = 798 m) (PFA 1.2),
  – Realisierung Talbrücke Truckental (l = 425 m) (PFA 2.11),
  – Realisierung Talbrücke Grümpental (l = 1 104 m),
  – Realisierung Tunnel Müß (l = 745 m),
  – Realisierung Tunnel Bleßberg, Los Süd (Teilstücklänge 4 000 m) (PFA 2.12),
  – Realisierung Tunnel Bleßberg, Los Nord (Teilstücklänge 4 300 m) (PFA 2.12),
  – Realisierung Talbrücke Ilmtal (l = 1 681 m) (PFA 2.2),

  - Realisierung Tunnel Tragberg (l = 500 m) (PFA 2.2),
  - Realisierung Tunnel Goldberg (l = 1 163 m) (PFA 2.12),
- Ausbaustrecke:
  - bauvorbereitende Maßnahmen, Grunderwerb (PFA 11/14),
  - Bauweichenverbindung Neusündersbühl,
  - Dammschüttung km 1,2 bis km 3,1,
  - Neubau des Südgleises und des Gleises Fürth–Nürnberg einschließlich Oberleitung von km 1,1 bis 3,15 zwischen Nürnberg und Fürth.

B.4.9 Projekt Nr. 10 – NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle



Verkehrliche Zielsetzung:

– Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München. Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zu dem Programm „Transeuropäische Netze der EU“,

– Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

– Neubau der Strecke Erfurt–Leipzig/Halle für den hochwertigen Personen- und Güterverkehr (Mischbetrieb) und Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle und der Neuen Messe Leipzig an das Fernverkehrsschienennetz.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 122 km, davon
  – ABS: 8 km,
  – NBS: 114 km,
– Tunnel: 3 (Gesamtlänge: 15 km),
– Talbrücken: 6 (Gesamtlänge: 13,4 km),
– Entwurfsgeschwindigkeit:
  – NBS: 300 km/h,
  – ABS: 230 km/h,
– Fahrzeit Erfurt–Leipzig:
  – vor Baubeginn: 66 Min.,
  – nach Bauende: 39 Min.,

- Fahrzeit Erfurt–Halle:
  - vor Baubeginn: 77 Min.,
  - nach Bauende: 31 Min.,
- Gesamtkosten: 2 733 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.9	Bau-km 3,387– Bau-km 6,779	abgeschlossen	20.06.2003	22.01.1996	20.05.2001	vsl. 2015
1.1	Bau-km 6,779– Bau-km 15,447	abgeschlossen		29.06.1995	04.04.2005	vsl. 2015
1.2	Bau-km 15,447– Bau-km 25,239	abgeschlossen		15.11.1995	04.07.2005	vsl. 2015
1.3	Bau-km 25,239– Bau-km 35,794	abgeschlossen		12.12.1995	01.11.2005	vsl. 2015
1.4	110-kV-Bahnstromleitungen Weimar–Dörstewitz, Weimar–Großkorbetha	–	–	10.08.1995	1998	vsl. 2015
2.1	Bau-km 35,794– Bau-km 46,300	abgeschlossen	20.06.2003	06.12.1994	27.08.2001	vsl. 2015
2.2	Bau-km 46,300– Bau-km 57,804	abgeschlossen		12.10.1995	21.10.2005	vsl. 2015
2.3/ 2.4	Bau-km 57,804– Bau-km 80,474	abgeschlossen		30.07.1996	01.07.2006	vsl. 2015
2.5	Bau-km 80,460– Bau-km 88,911	abgeschlossen		25.06.1996	02.01.2002	vsl. 2015
2.6	Bau-km 6,5– Bau-km 11,8	abgeschlossen	10.11.1997/ 15.11.2004	19.12.1995	01.11.1996	vsl. 2015
3.1	Bau-km 89,000– Bau-km 99,415	abgeschlossen	10.11.1997	21.03.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.2	Bau-km 99,415– Bau-km 113,351	abgeschlossen		14.05.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.3	Bau-km 113,351– Bau-km 116,422	abgeschlossen		12.02.1996	02.10.1996	30.06.2003

(Teil-)Fertiggestellte Abschnitte:

- Abschnitt Gröbers–Leipzig:
  - Inbetriebnahme 30. Juni 2003 mit v = 160 km/h; Restleistungen für v = 300 km/h bis zur Gesamtinbetriebnahme der Strecke in 2015,

Teilinbetriebnahmen 2008:

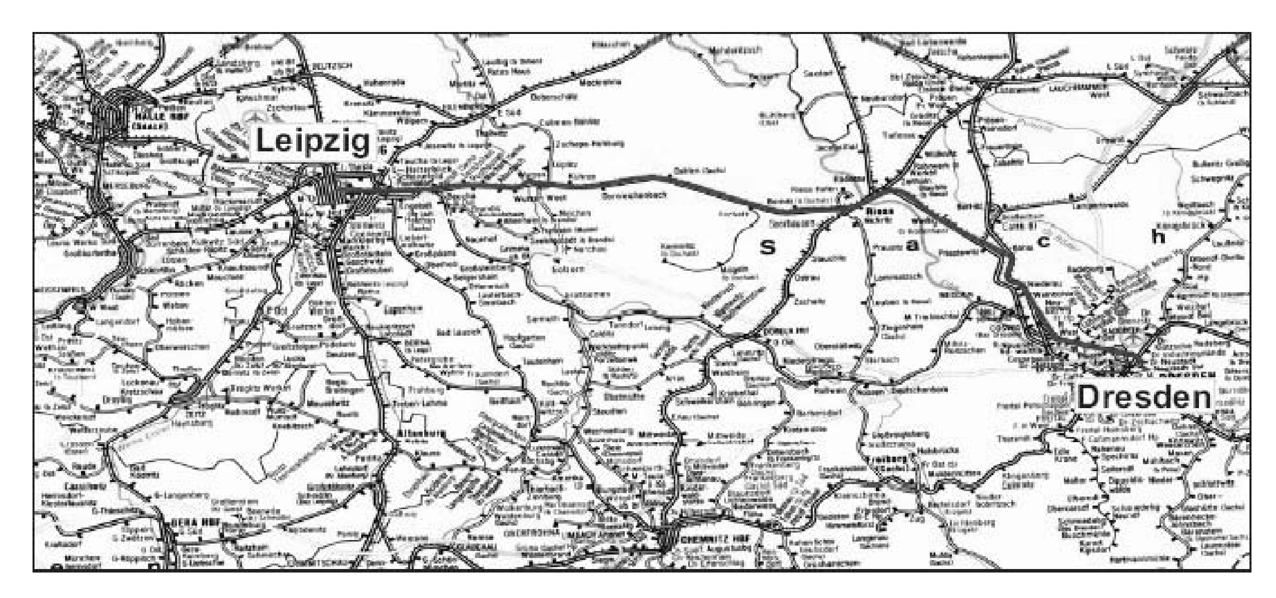
- Abschnitt Erfurt–Gröbers/Halle:
- Fertiggestellte Teilleistungen u. a:
  - Straßenüberführung BAB A 38 (PFA 2.4),

  - Damm Ost (Bereich Widerlager Ost der Saale-Elster-Talbrücke (PFA 2.5),
  - Straßenüberführungen in den PFA 1.1, 1.2, 1.3, 2.3 und 2.4,
  - Saubach-Talbrücke (l = 248 m) (PFA 2.1),
  - Dammschüttung Rohrbach (PFA 1.3),

Bauaktivitäten 2008:

- Abschnitt Gröbers–Leipzig:
  - Bau von Straßenüberführungen in den PFA 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.3 und 2.4,
  - Baubeginn Scherkonde-Talbrücke (l = 572 m) (PFA 1.2),
  - Baubeginn Gänsebach-Talbrücke (l = 1 056 m) (PFA 1.3),
  - Bau Finnetunnel (l = 6 970 m) (PFA 2.1),
  - Baubeginn Bibratunnel (l = 6 414 m) (PFA 2.2),
  - Baubeginn Unstrut-Talbrücke (l = 2 668 m) (PFA 2.2),
  - Umverlegung 110-kV-/220-kV- und 380-kV-Freileitungen,
  - Baubeginn Osterbergtunnel (l = 2 072 m) (PFA 2.3),
  - Baubeginn Stöbnitz-Talbrücke (l = 297 m) (PFA 2.4),
  - Bau Saale-Elster-Talbrücke (l = 8 577 m) (PFA 2.5),
- Südanbindung Halle (PFA 2.6):
  - Umbau Bf Halle-Ammendorf und Abzw At,
  - Inbetriebnahme ESTW-A Halle-Ammendorf und ESTW-UZ Halle (Saale) Hbf (West).

B.4.10 Projekt Nr. 11 – ABS Leipzig–Dresden



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserte Anbindung Sachsens an das Ruhrgebiet, das Rhein/Main-Gebiet und an Bayern durch die Anbindung von Dresden an das Hochgeschwindigkeitsnetz,
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten durch Ausbau der bestehenden Strecke für weitgehend 200 km/h und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr,
- Verknüpfung der Strecken Leipzig–Dresden und Berlin–Dresden durch eine Neubauspange zwischen Weißig und Böhla.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 117 km, davon
  - NBS: 11 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 91 Min.,
  - nach Bauende: 47 Min.,
- Gesamtkosten: 1 451 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe						
Ausbau für 200 km/h	Leipzig–Riesa	abgeschlossen	entfällt	vor 1993	1993	2002
2. Baustufe						
3201–3204	Dresden-Neustadt (e)–Dresden Hbf (a)	abgeschlossen	06.07.2001	23.03.2000	01.02.2001	vsl. 2010

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
3.Baustufe						
1303	Bf Riesa	offen	offen	offen	offen	offen
1304-1	Riesa (a)–Abzw Röderau(a)	abgeschlossen	24.07.2003	21.01.2004	01.02.2004	10.12.2006
1304-2	Abzw Röderau (e)– Abzw Zeithain (e)	offen		offen	offen	offen
1305	Abzw Zeithain (a)– Weißig (e)	offen	offen	offen	offen	offen
2103	Weißig (a)–Böhla (a)	abgeschlossen	24.07.2003	07.11.2001	08.2008	vsl. 2010
2104-1	Bf Böhla	abgeschlossen		10.04.2002	08.2008	vsl. 2010
2104-2	Böhla (a)– Weinböhla (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2105	Bf Weinböhla	offen	offen	offen	offen	offen
2106	Weinböhla (a)– Neucoswig (e)	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	30.01.2003	*2009 gepl.*	vsl. 2010
2107	Neucoswig (a)– Radebeul West (a)	abgeschlossen		01.03.2004	*2009 gepl.*	vsl. 2010
3100	Coswig (e)– Dresden-Neustadt (a)	abgeschlossen	*Land: 04.02.2009* Bund: offen	08.08.2005	*2009 gepl.*	vsl. 2014
4101	Unterwerk Riesa	abgeschlossen	24.07.2003	14.03.2005	25.09.2006	21.08.2007

Fertiggestellte Abschnitte:

1. Baustufe Leipzig (a)–Riesa (a):

– vollständig fertig gestellt,

2. Baustufe:

– 3-gleisiger Ausbau ABS, 2-gleisiger Ausbau S-Bahn im Abschnitt Dresden Hbf (a)–Dresden-Neustadt (a)/Marienbrücke incl. ESTW Dresden-Mitte,

3. Baustufe:

– Hp Nünchritz,

– Riesa–Abzweig Röderau

  – Wiederherstellung Zweigleisigkeit (Hochwasserschadensbeseitigung),

  – Herstellung Dreigleisigkeit (Endzustand) einschließlich Elbebrücke,

  – Unterwerk Riesa,

Teilinbetriebnahmen 2008:

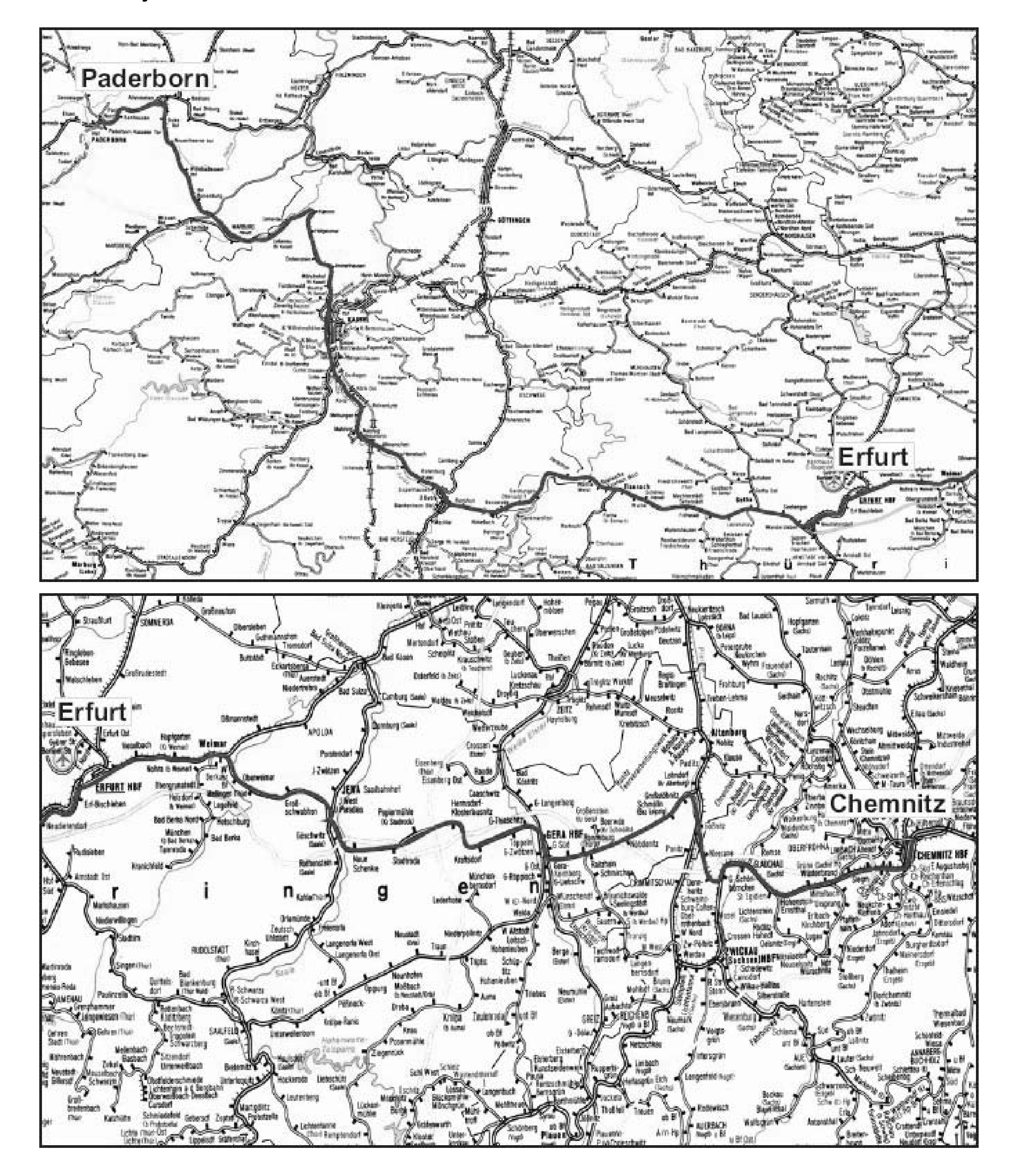
– ESTW Dresden-Neustadt (08.2008),

Bauaktivitäten 2008:

– BA 3201 Bf Dresden-Neustadt, ESTW Dresden-Neustadt,

– BA 2103/2104-1 Weißig (a)–Böhla (e).

B.4.11 Projekt Nr. 12 – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen,

– Beseitigung der investiven Altlasten im Abschnitt Erfurt (a)–Glauchau-Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für den NeiTech-Einsatz,

– Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik im Abschnitt Weimar (a)–Gößnitz (a).

Geplante Maßnahmen:

- Weitere Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen im Abschnitt Gößnitz–Glauchau-Schönbörnchen,
- Abschnitte mit punktuellen Maßnahmen,
- Neubau bzw. Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 572 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 100 bis 160 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 394 Min.,
  - nach Bauende: 340 Min.,
- Gesamtkosten: 310 Mio. Euro (für Abschnitt Erfurt (a) – Glauchau-Schönbörnchen (a)).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
nur teilweise PFA; teilweise Plangenehmi-gungsab-schnitte	Weimar (a)–Gößnitz(a)	abgeschlossen	29.11.1999	11.05.2001	01.04.2002	27.10.2002
	Göschwitz–Gößnitz (a)	abgeschlossen	09.11.2004	28.05.2005	29.06.2005	28.09.2006
	Großschwab-hausen (e)–Gößnitz (a)	abgeschlossen	30.06.2005	lfd. seit 02.11.2006	02.01.2007	12.2007

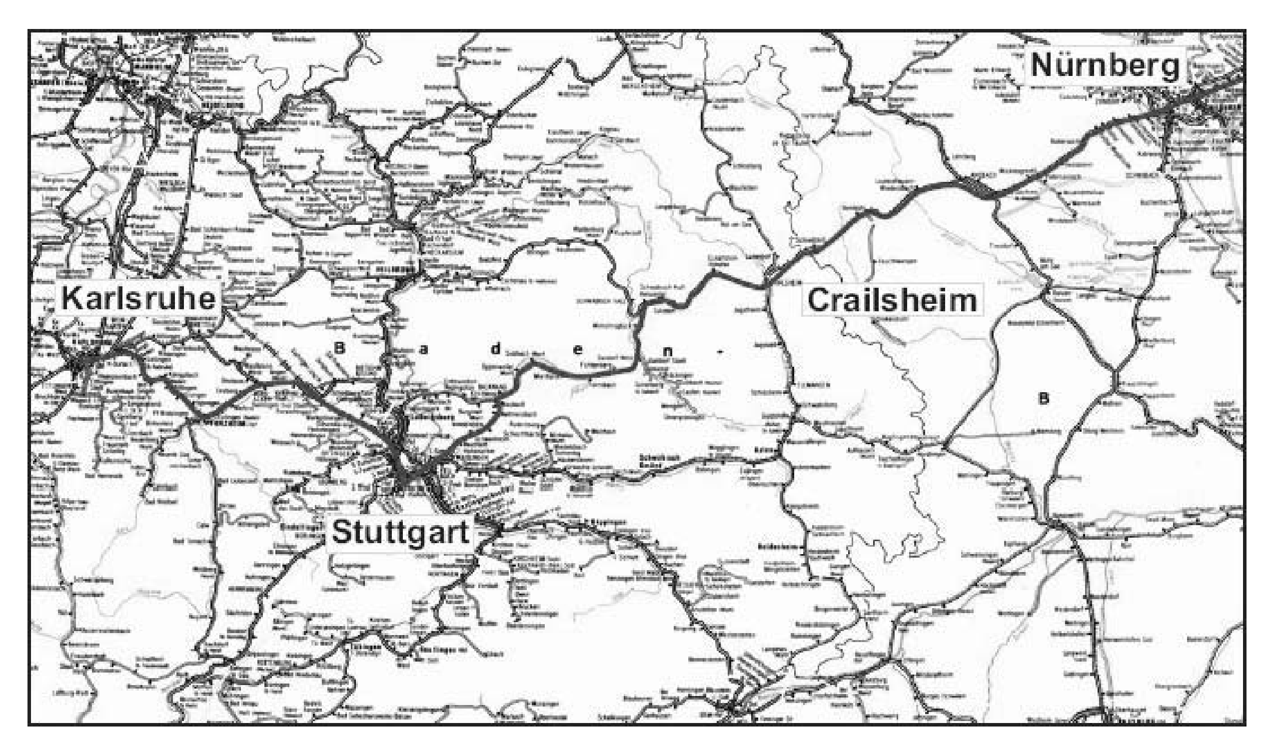
Teilinbetriebnahmen 2008:

- Umbau Knoten Gera mit ESTW Gera Stufe 2,
- Inbetriebnahme EÜ Leibnitzstraße,
- Inbetriebnahme der Neigetechnik im Abschnitt Ronneburg–Gößnitz,
- Bf Nöbdenitz, Bf Schmölln (durchrationalisierter Spurplan, Gleise in Endlage, Personenverkehrsanlage),

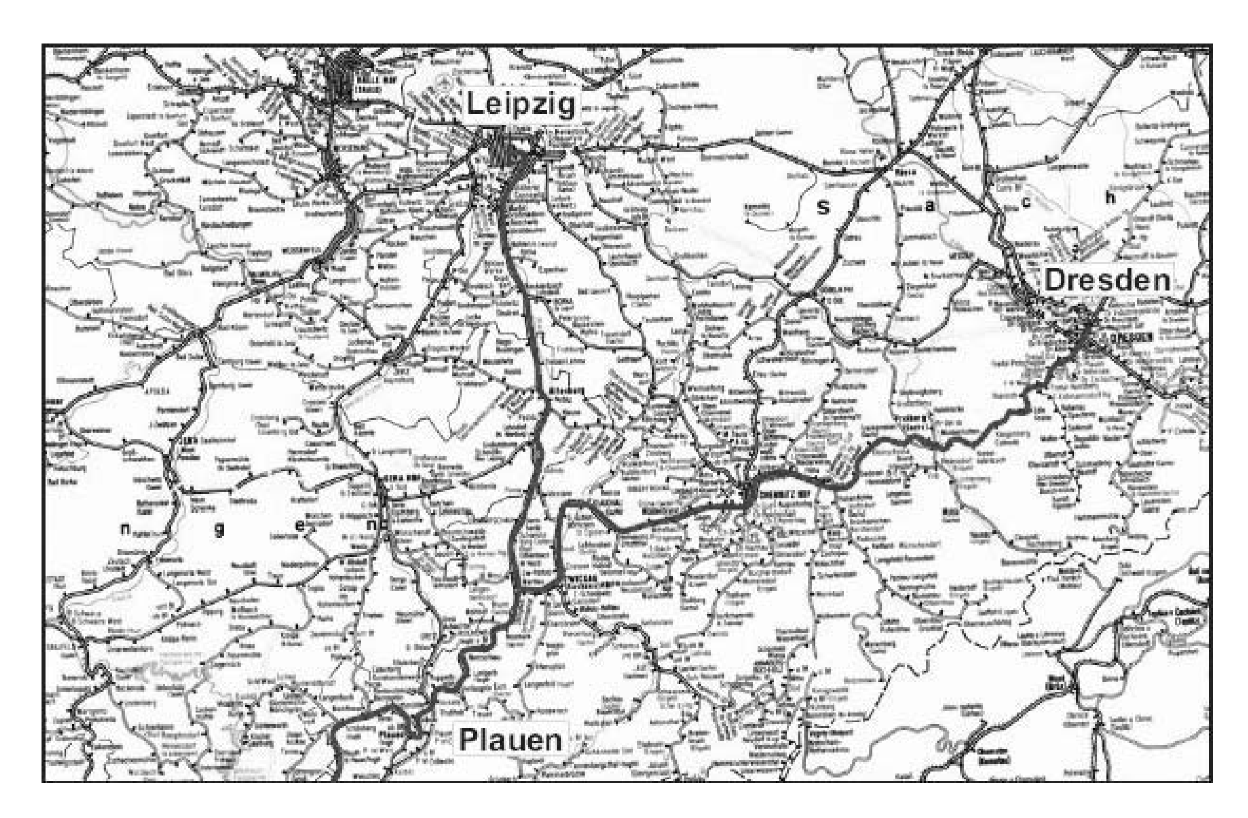
Bauaktivitäten 2008:

- EÜ Brunnenstraße Ronneburg,
- Bf Schmölln Restleistungen (durchrationalisierter Spurplan, Gleise in Endlage, Personenverkehrsanlage),
- Erneuerung Viadukt Vieselbach,
- Restleistungen NeiTech-Ausbau Ronneburg (a)–Gößnitz (a).

B.4.12 Projekt Nr. 13 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden







Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke,
- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Hof–Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für Neigetechnik-Züge,
- Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau–Altenburg–Leipzig-Connewitz,
- Grundlegende Erneuerung der durchgehenden Hauptgleise (ca. 530 km),
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (33 ESTW),
- Maßnahmen an Ingenieurbauwerken (ca. 400 Brücken),
- Spurplanrationalisierung, Trassierungsverbesserungen,
- Maßnahmen Netz 21 (Knotenbahnhöfe Chemnitz, Zwickau, u. a.),
- Grundlegende Erneuerung der OLA (ca. 500 km).

Projektkenndaten:

- Streckenlänge insgesamt: 740 km,
- Streckenlänge: 288 km (Dresden/Leipzig–Landesgrenze SN/BY), davon
  - Dresden–Werdau: 136,3 km,
  - Leipzig–LGr SN/BY: 151,7 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 bis 160 km/h,
- Fahrzeit Nürnberg–Leipzig:
  - vor Baubeginn: 243 Min.,
  - nach Bauende: 188 Min.,

– Fahrzeit Nürnberg–Dresden:
  – vor Baubeginn 340 Min.,
  – nach Bauende 285 Min.,
– Gesamtkosten 1 706 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.1.10	DD-Altstadt–Freital-Ost (a)	abgeschlossen	10.11.1997	offen	offen	offen
1.1.11	Bf Freital-Ost	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2005
1.1.12-14	Freital-Ost (a)–Tharandt (a)					2005
1.1.15	Bf Tharandt					2002[1]
1.1.21-22	Tharandt (a)–Edle Krone (e)					2003
1.1.23	Edle Krone(a)–Klingenberg/Colmnitz (a)					2003
1.1.24	Bf Klingenberg/Colmnitz					1999
1.1.31-32	Klingenberg/Colmnitz (a)–Niederbobritzsch (e)					1998
1.1.33-35	Niederbobritzsch (a)–Freiberg (a)					1997
1.1.40	Bf Freiberg					2005
1.2.11-12	Freiberg (a)–Frankenstein (e)					2004
1.2.13-14	Frankenstein (a)–Oederan (e)					2004
0.3.20.4801.08	HOA Nr. 563 bei Oederan	abgeschlossen		31.08.2006	03.2007	04.2007
1.2.15	Oederan (a)–Flöha (e)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000
1.2.21-22	Flöha (a)–Niederwiesa (e)					2001
1.2.23	Niederwiesa (a)–Chemnitz (a)					1999
1.2.23.1104	Dammertüchti-gung Chemnitz-Hilbersdorf	abgeschlossen		11.2006	04.2007	03.2008
1.2.30	Bf Chemnitz Hbf	abgeschlossen	21.05.2008	2003	30.09.2008[2]	vsl. 2013

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.3.11	Chemnitz (a)–Chemnitz Kappel (a)	offen	10.11.1997	offen	offen	offen
1.3.13	Chemnitz Kappel (e)–Chemnitz	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	offen
1.3.15-17	Chemnitz-Siegmar (e)–Hohenstein-Ernstthal (a)					26.05.2002
1.3.21	Hohenstein-Ernstthal (e)–St.Egidien (a)	abgeschlossen	10.11.1997	2000	vsl. 2010	vsl. 2011
1.3.22	Bf. St. Egidien	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	1998
1.3.23	St. Egidien (a)–Glauchau (a)	abgeschlossen				1997
1.3.30	Bf Glauchau	abgeschlossen				08.05.2004
1.4.11-13	Glauchau (a)–Mosel (a)	abgeschlossen				2002
1.4.14	Bf Mosel	abgeschlossen				2001
1.4.15	Mosel (a)–Zwickau (a)	abgeschlossen				2000
0.5.2.0	ESTW Zwickau – Releasewechsel	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	29.02.2008
1.4.20	Bf Zwickau, re/li Gleis	offen	offen	offen	offen	offen
1.4.20	Bf Zwickau Dresdner Kopf (vorgez. Maßn.)	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2005
1.4.31.1603	EÜ Olzmannstr. in Zwickau	abgeschlossen				2005
1.4.31-33	Zwickau (a)–Bogen-dreieck Werdau	abgeschlossen				1998
2.1.1.0–2.2.1.5	Gaschwitz–Crimmitzschau (a) 1. Ausbaustufe	offen	*2009 gepl.*	vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2013
2.2.2.1–3.1.3.6	Crimmitzschau–Jocketa	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2003
0.6.30	ESTW Plauen–Releasewechsel	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	29.02.2008
3.2.1.0	Bf Plauen	abgeschlossen		25.06.2002	24.06.2003	10.2008
3.2.2.1–3.2.2.9	Mehlteuer–Nieder-lassungsgrenze	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000

[1] Inbetriebnahme 2002; nach Beseitigung der Hochwasserschäden erneute Inbetriebnahme 2005.
[2] Baubeginn September 2008 beinhaltet bauvorbereitende Maßnahmen mit Finanzierung aus SV 7.

Neitegetechnik-Betrieb möglich zwischen:

– Nürnberg–Marktredwitz–Hof,
– Nürnberg–Bayreuth–Schlömener Kurve–Oberkotzau,
– Hof–Gutenfürst–Plauen (a),
– Plauen (a)–Zwickau (a),
– Zwickau (a)–St. Egidien (a),
– Hohenstein-Ernstthal (a)–Chemnitz-Siegmar,
– Niederwiesa–Oederan (a),
– Frankenstein (e)–Freiberg (a),
– Niederwiesa–Dresden-Altstadt,

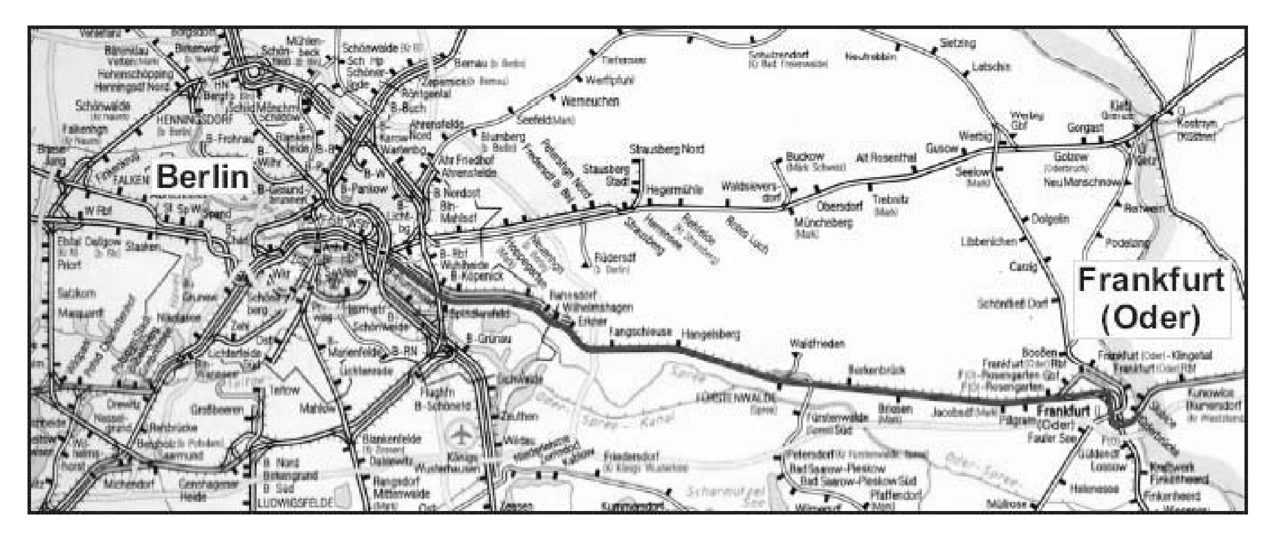
Teilinbetriebnahmen 2008:

– Endzustand ESTW Plauen,

Bauaktivitäten 2008:

– Beginn bauvorbereitende Leistungen Umbau Knoten Chemnitz.

B.4.13 Projekt Nr. 14 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL



Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS-Standard für eine Geschwindigkeit v = 160 km/h und eine Achslast von 25 t mit dem Ziel der Verbesserung des internationalen Fernverkehrs und des Regionalverkehrs sowie der Herstellung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr,

– Anbindung des mitteleuropäischen Raumes an Osteuropa.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 85 km,
  – Projektabschnitt 1: 25 km (Berlin-Ostbahnhof (a)–Erkner (e)),
  – Projektabschnitt 2: 55 km (Erkner (a)–Frankfurt (Oder) (a)),
  – Projektabschnitt 3: 5 km (Frankfurt (Oder) (e)–Grenze D/PL),
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten: 539 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Ostkopf Ostbf– SÜ Modersonstraße	offen	Teil-FinVe 20.08.2001 Gesamt-FinVe 20.09.2005	vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
2	EÜ Schlichtallee– KRBW Rummelsburg	abgeschlossen		10.03.2004	19.04.2004	04.08.2008
3	Bf Rummelsburg	offen		vsl. 2011	vsl. 2011	vsl. 2012
4	Karlshorst–Abzw Ostendgestell	offen		vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
5	Abschnitt Wuhlheide	offen		vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
6	Abschn. Strecke + Bf Köpenick	abgeschlossen		vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2013
6	ESTW Köpenick	offen		*2009 gepl.*	vsl. 2011	vsl. 2012
7	Hirschgarten–Wilhelmshagen	offen		vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
8	Bf Erkner	abgeschlossen		06.09.2007	10.2007	*2009 gepl.*

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
8	ESTW Erkner	offen		06.09.2007	*2009 gepl.*	vsl. 2011
2101	Erkner (a)–Fangschleuse (a)	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2102	Bf Fangschleuse	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2103	Fangschleuse (a)–Hangelsberg (a)	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2104	Bf Hangelsberg	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2105	Hangelsberg (a)–Fürstenwalde	abgeschlossen		28.03.2006	11.2006	06.2007
2201	Bf Fürstenwalde	abgeschlossen		22.03.1999	08.12.2000	15.12.2001
2301	Fürstenwalde (a)–Berkenbrück (a)	abgeschlossen		21.03.2000	29.07.2001	29.04.2002
2302	Bf Berkenbrück	abgeschlossen		18.04.2000	29.07.2001	30.04.2002
2401	Berkenbrück (a)–Briesen (a)	abgeschlossen		28.09.1998	31.01.1999	28.08.1999
2501	Bf Briesen	abgeschlossen		07.10.2002	17.11.2003	17.04.2004
2601	Briesen (a)–Pillgram (a)	abgeschlossen		05.03.1998	01.08.1997 (bvM)	24.05.1998
2701	Bf Pillgram	abgeschlossen		15.08.2003	17.11.2003	17.04.2004
2702	Pillgram (a)–Rosengarten (e)	abgeschlossen		11.06.2004	05.06.2004 (bvM)	12.06.2005
2703	Rosengarten (a)–Frankfurt (Oder) (a)	abgeschlossen		11.06.2004	12.06.2005	05.12.2005
0020	ESTW-A Fangschleuse	abgeschlossen		13.06.2003	01.09.2003	17.10.2004
0020	ESTW-A Hangelsberg	abgeschlossen		13.06.2003	18.09.2002 (bvM)	17.12.2003
2201	ESTW-UZ Fürstenwalde	abgeschlossen		19.04.1999	02.11.1999	28.05.2000
2302	ESTW-A Berkenbrück	abgeschlossen		19.04.2000	01.10.2001	26.01.2003
2501	ESTW-A Briesen	abgeschlossen		10.10.2002	01.09.2003	24.10.2004
2701	ESTW-A Pillgram	abgeschlossen		15.08.2003	14.03.2005	06.08.2006
3101	Bf Frankfurt/Oder	abgeschlossen		30.01.2007	23.03.2007	04.2008
3102	Frankfurt (Oder) Rest–Oderbrücke (a)	abgeschlossen		2009 gepl.	vsl. 2010	vsl. 2012
3103	Bf Oderbrücke	abgeschlossen		01.06.2006	15.07.2006	28.08.2006
3104	EÜ Oderbrücke/Grenze D/PL	abgeschlossen		07.09.2007	01.2008	12.2008
0030	ESTW Oderbrücke	abgeschlossen		27.02.2007	01.10.2006 (bvM)	26.02.2008

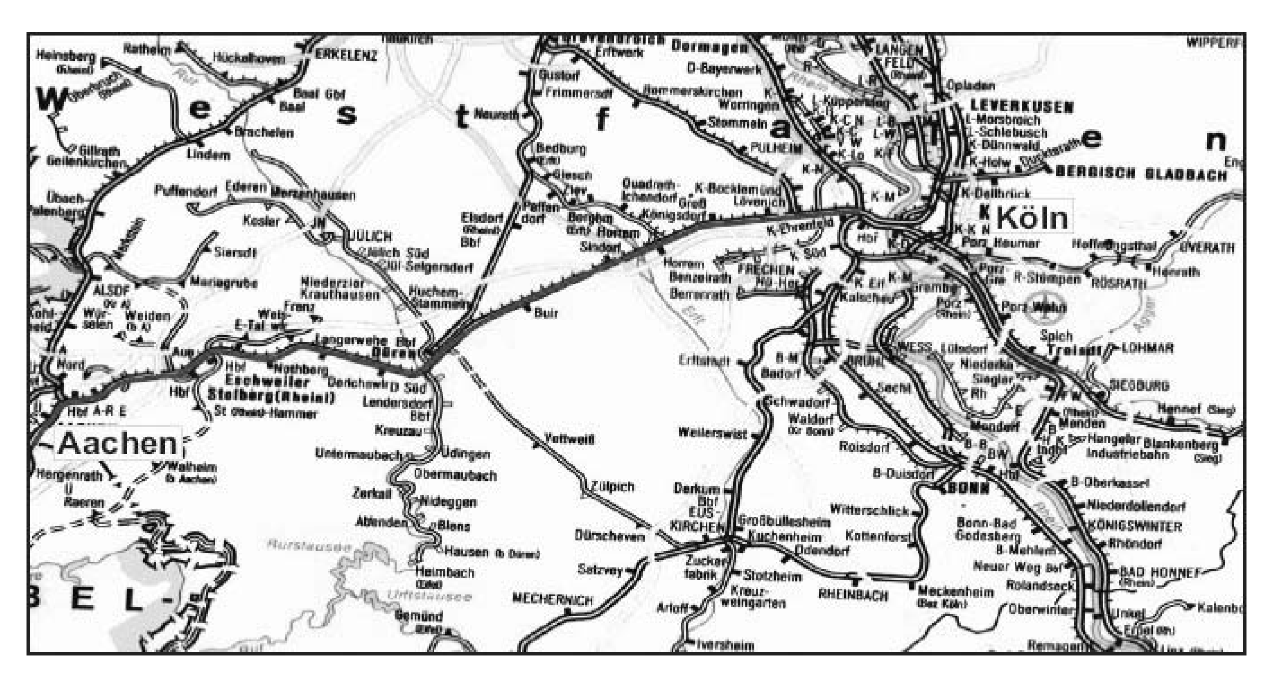
Teilinbetriebnahmen 2008:

- Projektabschnitt 1:
  - EÜ Schlichtallee,
- Projektabschnitt 3:
  - Bf Frankfurt (Oder) (EFRE-Maßnahmeanteil),
  - ESTW-Z Oderbrücke,
  - EÜ Oderbrücke,

Bauaktivitäten 2008:

- Projektabschnitt 1:
  - Baudurchführung EÜ Schlichtallee,
  - Baudurchführung Bf Erkner,
- Projektabschnitt 3:
  - Baudurchführung Bf Frankfurt (Oder),
  - ESTW-Z Oderbrücke,
  - EÜ Oderbrücke.

B.4.14 Projekt Nr. 15 – ABS Köln–Aachen



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verknüpfung bedeutender Wirtschaftsregionen und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen West- und Nordosteuropa. Die Ausbaustrecke Köln–Aachen ist Bestandteil der Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London (PBKAL).

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in drei Ausbauabschnitten:
– Ausbauabschnitt I (Köln–Düren):
  – Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn-Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen
– Ausbauabschnitt II (Düren–Aachen):
  – als Vorabmaßnahme: Ausbaus des Bahnhofs Langerwehe mit zwei seitenrichtigen Überholgleisen,
  – erste Baustufe: Erhöhung der Streckenkapazität durch kapazitätserweiternde Maßnahmen (Ausbau Überholgleise in Eschweiler, Bahnsteigüberholung in Stolberg, Verlängerung Dreigleisigkeit in Aachen Rothe Erde um vsl. 1 700 m),
  – in weiteren Baustufen: Geschwindigkeitserhöhungen, weitgehend in der vorhandenen Trasse (örtliche Linienverbesserungen),
– Ausbauabschnitt III (Aachen–Grenze D/B):
  – Geschwindigkeitserhöhung und Erneuerung des Buschtunnels.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 77 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:
  – Köln–Düren: 250 km/h (Ausbauabschnitt I),
  – Düren–Aachen: 160 bis 200 km/h (Ausbauabschnitt II),
  – Aachen–Grenze D/B: 160 km/h (Ausbauabschnitt III)

- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 35 Min.,
  - nach Bauende: 25 Min.,
- Gesamtkosten: 952 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Ausbauabschnitt I						
S-Bahn	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	07.1996	15.12.2002
ABS für v_{max} = 250 km/h	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	01.08.1996	14.12.2003
Ausbauabschnitt II						
11–19	Düren–Aachen	offen	offen	offen	offen	offen*
Ausbauabschnitt III						
21 (1. Bau-abschnitt)	Aachen–Grenze (incl. Buschtunnel)	abgeschlossen	30.12.2003	05.04.2001	01.10.2004	25.11.2007
21 (2. Bau-abschnitt)	Erneuerung alter Buschtunnel	abgeschlossen	17.06.2008	05.04.2001	*2009 gepl.*	vsl. 2010

* Bf Langerwehe: Inbetriebnahme 1992, ESTW-A Langerwehe (an ESTW Düren angeschlossen): Inbetriebnahme 2002

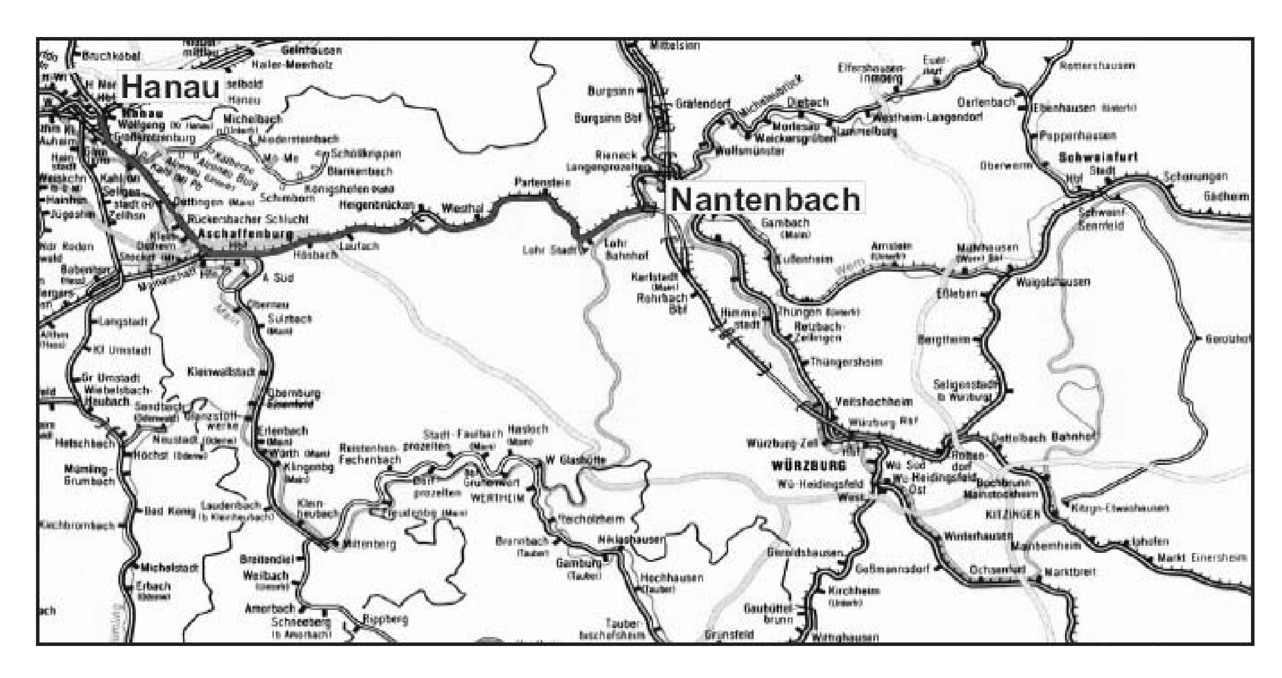
Teilinbetriebnahmen 2008:

- keine,

Bauaktivitäten 2008:

- Abschnitt III, Aachen–Grenze D/B:
  - Restarbeiten am neuen Buschtunnel und Vorbereitungen zur Sanierung der alten Tunnelröhre.

B.4.15 Projekt Nr. 16 – ABS/NBS Hanau–Nantenbach



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Schienenachse Frankfurt am Main–Nürnberg. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Verkehr) und Kapazitätsengpässen im Abschnitt Laufach–Heigenbrücken.

Geplante Maßnahmen:

– Bau einer zweigleisigen Umfahrungsspange; Auflassung des bestehenden Schwarzkopftunnels,
– Zeitgleich geplante Bestandsnetzmaßnahmen (Sammelbegriff ESTW Lohr),
  – Erneuerung der Signaltechnik zwischen Lohr und Aschaffenburg,
  – Herstellung des Regel-Lichtraumprofils,
  – Umbau/Neubau der Bahnsteige in Partenstein, Heigenbrücken, Laufach und Hösbach,

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 8,5 km (Laufach–Heigenbrücken),
– Entwurfsgeschwindigkeit: $v_{max} =$ 160 km/h,
– Investitionen für zweigleisige Umfahrung (inklusive der im Rahmen des Bestandsnetzes zu finanzierenden Kostenanteile) 287 Mio. Euro,
– Investitionen für zeitgleich geplante Bestandsnetzmaßnahmen (ESTW Lohr): 33 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Laufach–Heigenbrücken	in Bearbeitung	vsl. 2010	in Vorbereitung	vsl. 2010	vsl. 2014

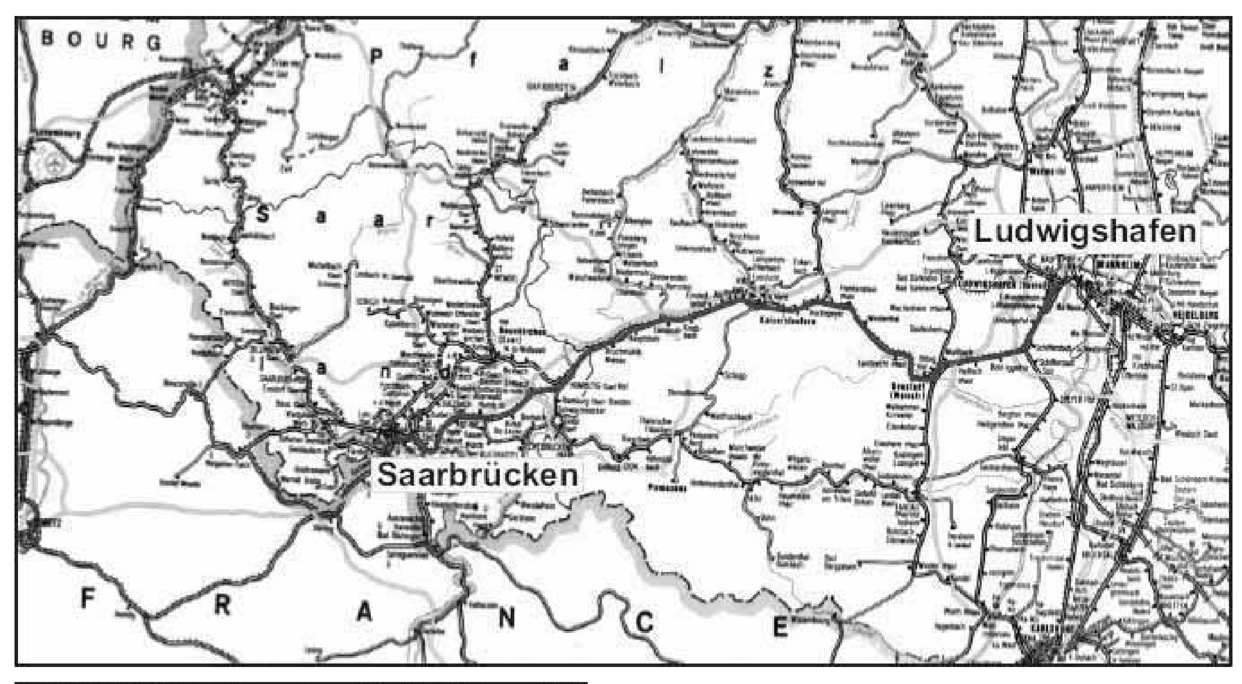
Teilinbetriebnahmen 2008:

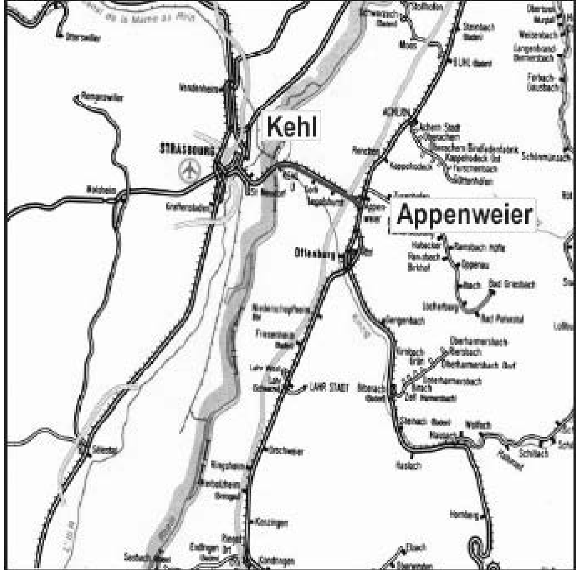
– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.4.16 Projekt Nr. 17 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier





Verkehrliche Zielsetzung:

– Herstellung einer Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) gemäß bilateraler Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992.

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 200 km/h im Abschnitt St. Ingbert bis Kaiserslautern sowie zwischen Neustadt (Weinstraße) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen,

– Ausbau des deutschen POS-Nordastes für den Einsatz von Neigetechnik-Zügen mit Geschwindigkeiten bis v_{max} = 160 km/h,

– Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) auf bis zu v_{max} = 200 km/h mit Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Straßburg,
– Einbindung bei Appenweier mit v_{max} = 180 km/h in die Achse Karlsruhe–Basel („Karlsruher Kurve“).

Die POS Nord wird in zwei Baustufen realisiert:

– 1. Baustufe:
  – Ertüchtigung der Strecke Saarbrücken–Ludwigshafen für Neigetechnik-Züge auf v_{max} = 160 km/h,
  – Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert–Geistkircherhof/Kirkel auf v_{max} = 200 km/h,
  – Streckenausbau Abschnitt Neustadt (Weinstraße) – Ludwigshafen auf v_{max} = 200 km/h,
– 2. Baustufe:
  – Streckenausbau Abschnitt Kirkel–Kaiserslautern auf v_{max} = 200 km/h in zusammenhängenden Teilabschnitten,
  – Ausrüstung der Strecke Grenze D/F–Ludwigshafen mit ETCS,

Projektkenndaten Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord):

– Streckenlänge: 128 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 bis 200 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 79 Min.,
  – nach Bauende langfristig: 62 Min.,

Projektkenndaten Abschnitt Kehl–Appenweier (POS Süd):

– Streckenlänge: 14 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 bis 200 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 9 Min.,
  – nach Bauende: 6 Min.,
– Gesamtkosten: 552 Mio. Euro (POS Nord), 123 Mio. Euro (POS Süd).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 1. Baustufe						
Saarbrücken–Ludwigshafen	Ertüchtigung Gesamtstrecke für Neigetechnik-Züge auf v =160 km/h	abgeschlossen		vor 1997	1998	11.2000
Neustadt–Ludwigshafen	LiV Schifferstadt (zunächst für v = 160 km/h)	abgeschlossen	25.05.1998	12.1997	1999	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	St. Ingbert (a)–Kirkel und LiV Geistkircherhof–Siedlung Waldland (zunächst für v = 160 km/h)	abgeschlossen		07.1995	2001	12.2003

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Saarbrücken–Kaiserslautern	Bf St. Ingbert	abgeschlossen		07.1995	2001	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	Bf Rohrbach	abgeschlossen		09.2000	2001	12.2003
Neustadt–Ludwigshafen	Untergrundsanie-rung Strecke 3280	offen		*2009 gepl.*	vsl. 2010	vsl. 2011
Neustadt–Ludwigshafen	3-gleisiger Ausbau Strecke 3280	abgeschlossen		*2009 gepl.*	*2009 gepl.*	vsl. 2012
Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 2. Baustufe						
4.1	Str. 3280 km 14,9–21,3 (westl. Hauptstuhl)	abgeschlossen	15.06.2005	05.2005	07.2006	12.2007 (160 km/h)*
4.2	Str. 3280 km 21,3 (westl. Haupt-stuhl)–25,1 (östl. Hauptstuhl)	abgeschlossen		10.2005	10.2007	06.2008 (160 km/h)*
4.3	Str. 3280 km 25,1 (ö Hauptstuhl)–30,4 (ö Landstuhl)	abgeschlossen		05.2005	vsl. 2011	vsl. 2014
4.4	Str. 3280 km 30,4 (ö Landstuhl)–34,7 (w Einsiedlerhof)	abgeschlossen		05.2005	vsl. 2011	vsl. 2013
4.5	Str. 3280 km 34,7 (w Einsiedlerhof)–41,3 (Kaiserslau-tern)	abgeschlossen		05.2005	vsl. 2013	vsl. 2015
5.5	Str. 3250 km 20,6 (w Kirkel)–28,6 (ö Limbach)	abgeschlossen		05.2005	06.08.2006	12.2007 (160 km/h)*
5.6 Teil 1	Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)–14,9	abgeschlossen		05.2005	05.02.2007	12.2007 (160 km/h)*
5.6 Teil 2	Str. 3250 km 28,6 (ö Limbach)–Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)	abgeschlossen		05.2005	vsl. 2011	vsl. 2012
Kehl-Appenweier (POS Süd): 1. Baustufe						
1	Str. 4260 (km 13,3–13,9) Rheinbrücke Kehl (inkl. Westseite Bf Kehl)	abgeschlos-sen; in Teilen noch offen (Bahnsteige)	16.07.2007	27.06.2007	03.2008	vsl. 2010

* Inbetriebnahme für 200 km/h abhängig von der Verfügbarkeit ETCS.

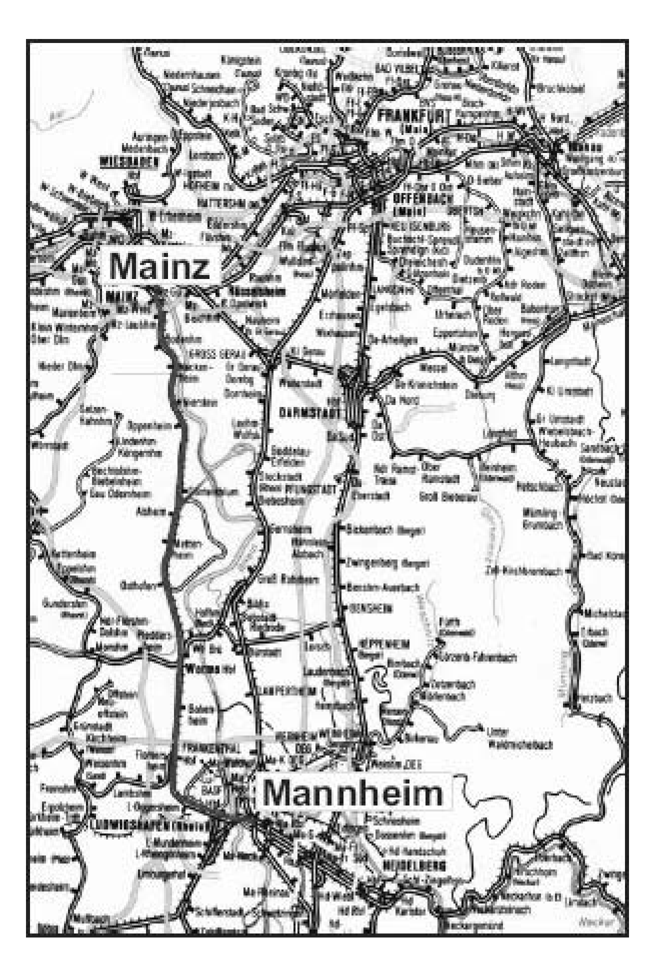
Teilinbetriebnahmen 2008:

- Hauptstuhl–Landstuhl,

Bauaktivitäten 2008:

- POS Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 2 (Neustadt–Ludwigshafen):
  - Abschluss aktive Lärmschutzmassnahmen,
- POS Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 5 (St. Ingbert–Geistkircherhof):
  - Mängelbeseitigungsmaßnahmen Oberleitungsanlagen – Fertigstellung Restleistung Kabelkanäle,
- POS Nord 2. Baustufe:
  - Untergrundertüchtigung,
  - Neubau Stauraumkanäle und der damit verbundenen Entwässerungsleitungen,
  - Neubau von Versickerungsrigolen,
  - Neubau der Randwegbereiche und Kabeltassen,
  - Herstellung der Infrastrukturmaßnahme Fahrbahn für v = 200 km/h,
  - signaltechnische Anpassungsmaßnahmen,
  - Erneuerung der Fahrleitung incl. Neubau der Mastfundamente,
  - Vegetationsrückschnitt,
  - Neubau Stützwände,
  - Herstellung Regelböschungen/Böschungssicherung,
  - Fertigstellung Bahnsteiganlagen in Kirkel und Landstuhl,
  - Neubau Lärmschutzwände,
  - Fertigstellung EÜ Silbersandquelle,
  - Neubau von Regenrückhaltebecken,
- POS Süd 1. Baustufe, Rheinbrücke Kehl:
  - Einrichtung Baustelle,
  - Beginn Ertüchtigung Widerlager Straßburg,
  - Beginn Ertüchtigung Kehl,
  - Gründung neuer Mittelpfeiler,
  - Einbringung Kolkschutz neuer Mittelpfeiler,
  - Beginn Fertigung Stahlbauteile für Brücke.

B.4.17 Projekt Nr. 18 – ABS Mainz–Mannheim



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen den Zentren Mainz, Worms und Mannheim/Ludwigshafen durch Erhöhung der Kapazität.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge 70 km, davon
  – Mainz–Ludwigshafen: 67 km,
  – Ludwigshafen–Mannheim: 3 km,
– Tunnellänge: 1,3 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten: 221 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe	Rheinbrücke Ludwigshafen	abgeschlossen	28.07.1998	27.03.1997	III. Quartal 1997	12.2003
	Mehrgleisiger Ausbau Ludwigs-hafen–Mannheim	abgeschlossen	28.07.1998	1997	04.1998	12.2003
2. Baustufe	Mainz Hbf Bahnsteig 4	abgeschlossen	28.07.1998	1995	05.1995	09.1996
	Neuer Mainzer Tunnel	abgeschlossen	28.07.1998	1997	02.1998	09.2003
	Überwerfungs-bauwerk Mainz Nord	abgeschlos-sen (Über-arbeitung)	vsl. 2010	17.05.1997	vsl. 2010	vsl. 2015

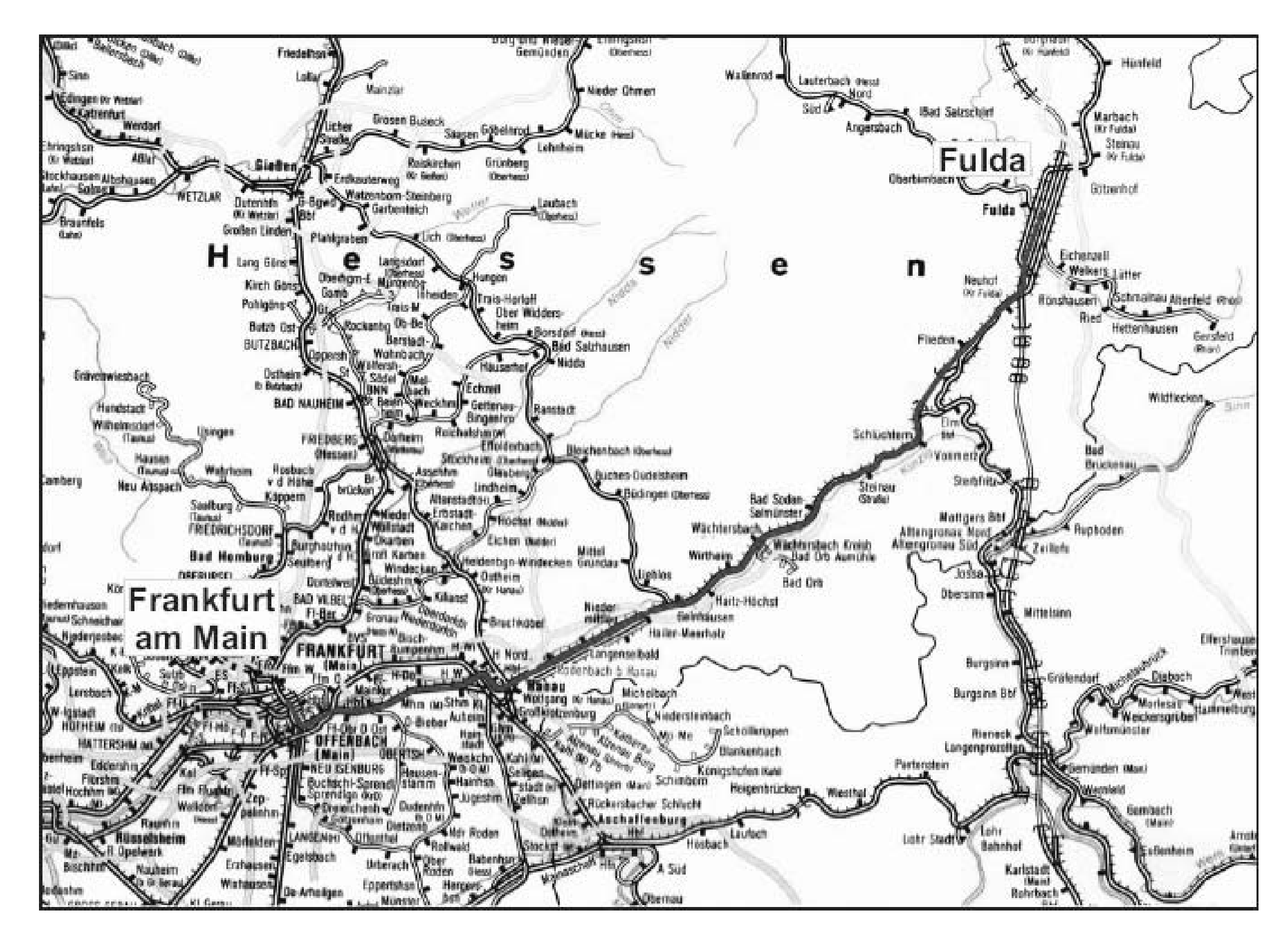
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.4.18 Projekt Nr. 19 – ABS Fulda–Frankfurt am Main



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Kapazität durch abschnittsweisen Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte mit der Folge einer erheblichen Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen,

– Bau von 750 m langen Überholungsgleisen in fünf Bahnhöfen,

– Bau von acht Linienverbesserungen, u. a. im Bf Neuhof als Verbundmaßnahme mit der BAB 66,

– Beseitigung von 20 Bahnübergängen und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik.

Aufgrund der Überschneidung mit der Aus- und Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (Neues Vorhaben, Projekt Nr. 12) sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich, die u. a. einen viergleisigen Ausbau des Abschnittes Hanau–Gelnhausen einschließen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 104 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 bis 200 km/h,

– Fahrzeit:

  – vor Baubeginn: 55 Min.,

  – nach Bauende: 46 Min.,

– Gesamtkosten: 342 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
dreigleisiger Ausbau, Erstellung von 3 Linien-verbesserungen sowie Beseitigung von 12 BÜ	Hanau–Wolf-gang–Hailer	abgeschlos-sen	keine	vor 1987	1987	1991
2. Baustufe						
dreigleisiger Ausbau, Planergänzungsver-fahren für das gemein-schaftliche Planfest-stellungsverfahren A 66/ Strecke DB wurde ab-geschlossen	Hailer–Geln-hausen	abgeschlos-sen	vsl. 2012/ 2013	31.01.2005	vsl. 2013	vsl. 2018
3. Baustufe						
5.28	Neuhof, Linien-verbesserung	abgeschlos-sen	21.11.2005	17.06.2005	11.2006	vsl. 2011

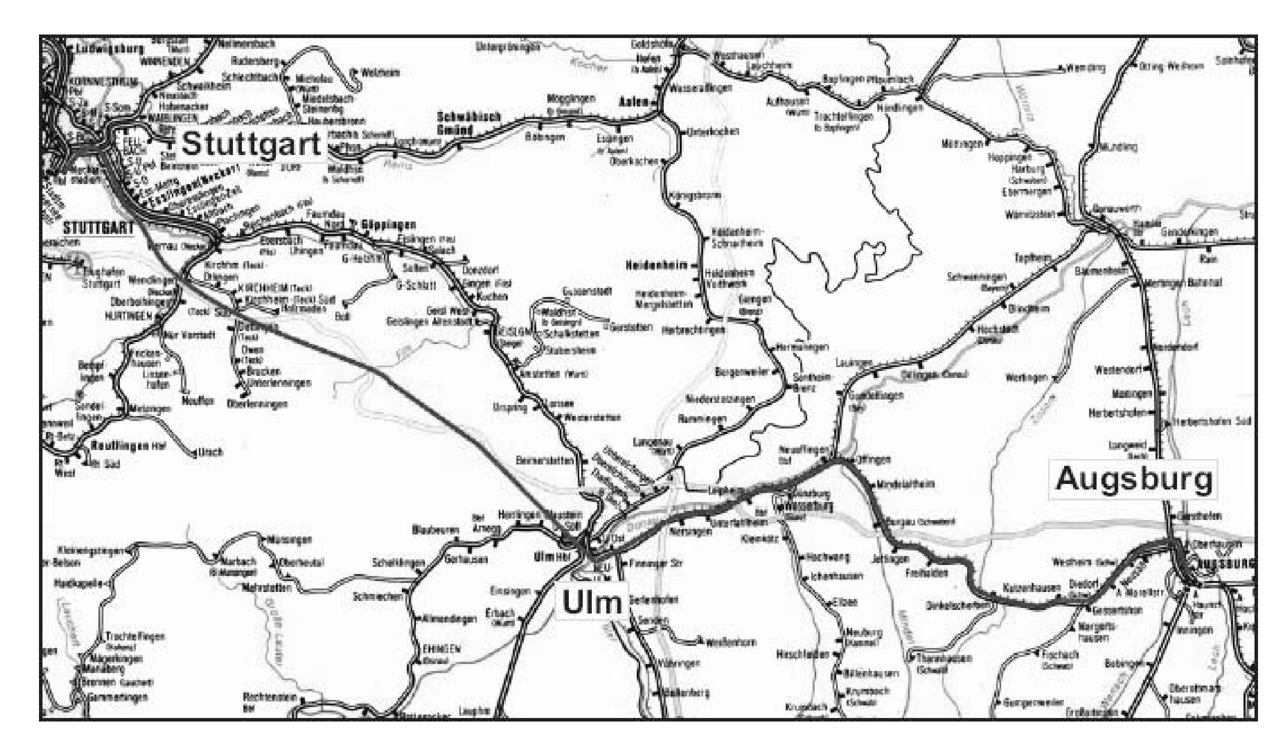
Teilinbetriebnahmen 2008:

– Überleitstelle Neuhof Süd,

Bauaktivitäten 2008:

– Umbau Bf. Neuhof, Neubau Fußgängerunterführung.

B.4.19 Projekt Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südosteuropa. Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg und damit auch Anhebung der Qualität im Nah- und Regionalverkehr,
– die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist auf 250 km/h ausgelegt, der Ausbau Ulm–Augsburg auf 200 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 166 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:
  – NBS: 250 km/h,
  – ABS: 200 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 93 Min.,
  – nach Bauende: 62 Min.,
– Gesamtkosten: 2 806 Mio. Euro.

Die Angaben zu den Gesamtkosten beinhalten die NBS Wendlingen–Ulm, deren Einbindung in den Knoten Stuttgart im Rahmen von Stuttgart 21 und Neu-Ulm 21, davon:

– Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart: 563,8 Mio. Euro,
– NBS Wendlingen–Ulm: 2 044 Mio. Euro (inkl. Ausbau Donaubrücke:19 Mio. Euro),
– Neu-Ulm 21: 198 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Abschnitt „Stuttgart 21“ (PFA 1.1–1.6) mit NBS Stuttgart–Wendlingen						
1.1	Talquerung mit Hauptbahnhof	In Bearbeitung	*02.04.2009*[1]	28.01.2005	vsl. 2010	vsl. 2019
1.2	Fildertunnel	In Bearbeitung	*02.04.2009*[1]	19.08.2005	vsl. 2010	vsl. 2019
1.3	Flughafenbereich mit Rohrer Kurve	In Bearbeitung	*02.04.2009*[1]	offen	vsl. 2010	vsl. 2019
1.4	Filderbereich bis Wendlingen	In Bearbeitung	*02.04.2009*[1]	30.04.2008	vsl. 2010	vsl. 2019
1.5	Zuführung Feuerbach, Bad Cannstatt	In Bearbeitung	*02.04.2009*[1]	13.10.2006	vsl. 2010	vsl. 2019
Abschnitt NBS Wendlingen–Ulm (PFA 2.1–2.5a2)						
2.1a/b	Albvorland	In Bearbeitung	*02.04.2009*[2]	offen	vsl. 2011	vsl. 2019
2.1c	Albvorland	In Bearbeitung	*02.04.2009*[2]	13.08.1999	vsl. 2010	vsl. 2019
2.2	Albaufstieg	In Bearbeitung	*02.04.2009*[2]	offen	vsl. 2011	vsl. 2019
2.3	Albhochfläche	In Bearbeitung	*02.04.2009*[2]	25.11.2008	vsl. 2010	vsl. 2019
2.4	Albabstieg	In Bearbeitung	*02.04.2009*[2]	offen	vsl. 2010	vsl. 2019
2.5a1	Bf Ulm Hbf	In Bearbeitung	*02.04.2009*[2]	offen	vsl. 2010	vsl. 2019
2.5a2	Ausbau Donaubrücke, km 85,503–km 85,042	abgeschlossen	Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 1 mit Bundesmitteln	27.08.2004	18.10.2004	18.11.2007
Abschnitt Neu-Ulm 21 (PFA 2.5b)						
2.5b	Neu-Ulm 21, km 85,042–km 81,940	abgeschlossen	Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 5 mit Bundesmitteln	25.10.2001	18.09.2003	18.11.2007

[1] *Hierin enthalten ist ein Festbetrag des Bundes in Höhe von 500,0 Mio. Euro zuzüglich Berücksichtigung allgemeine Lohn- und Preissteigerungen nach Baukostenindex in Höhe von 63,8 Mio. Euro für die Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart.*
Bei „Stuttgart 21“ handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG; es wird deswegen nur nachrichtlich dargestellt.

[2] *Die Gesamtinvestitionen der Finanzierungsvereinbarung „NBS Wendlingen–Ulm“ betragen 2 025 Mio. Euro; hierin ist ein Baukostenzuschuss des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 950 Mio. Euro enthalten.*

Abschnitt ABS/NBS Neu-Ulm–Augsburg:

– Neue Konzeption im Rahmen des BVWP 2003 (siehe Neue Vorhaben, Projekt Nr. 23, ABS Neu-Ulm–Augsburg),

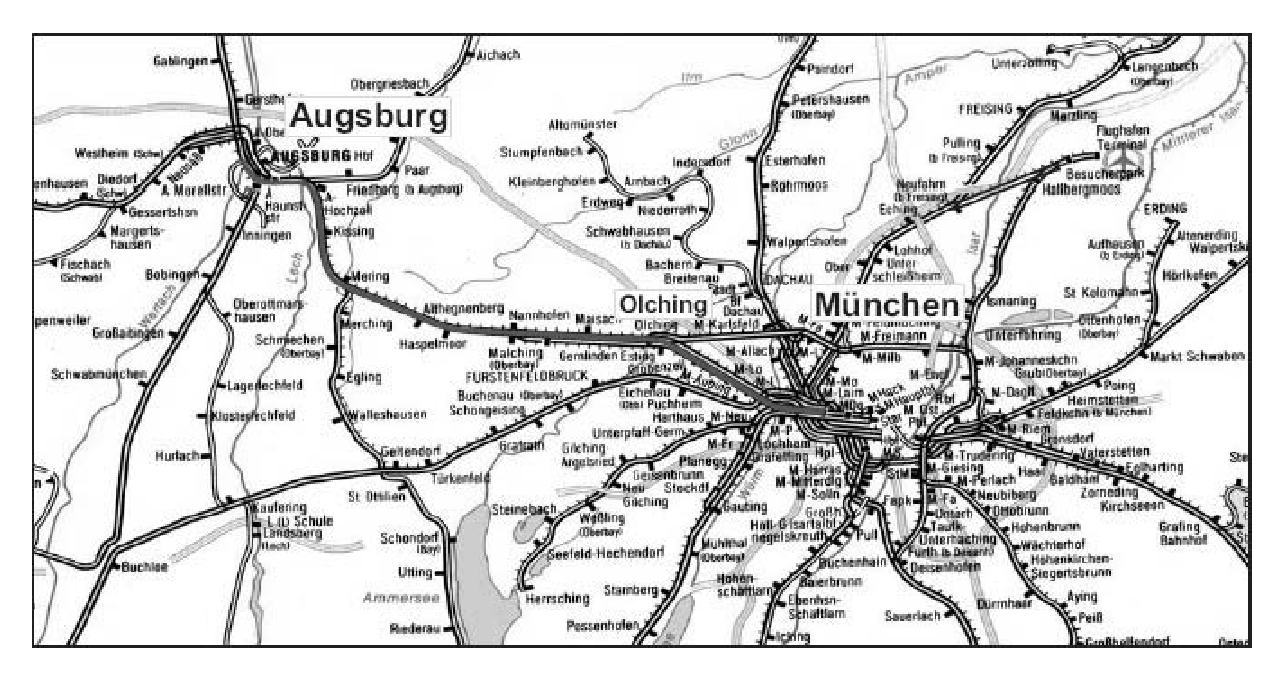
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

- Abschnitt Ausbau Donaubrücke (PFA 2.5a2):
  - Restleistung,
- Abschnitt Neu-Ulm 21 (PFA 2.5b):
  - Restleistung.

B.4.20 Projekt Nr. 21 – ABS Augsburg–München (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland,
- die Ausbaustrecke Augsburg–München ist wichtiges Verbindungsstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris–Budapest.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h,
- Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching,
- Trennung des schnellen SPFV vom SPNV und SGV.

Durch die vornehmlich kapazitiven, aber auch qualitativen (230 km/h) Veränderungen sind sowohl im Fern- als auch im Regional- und Nahverkehr erhebliche Verbesserungen zu erwarten.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 62 km, davon
  - viergleisiger Ausbau: 43 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - Schnellfahrgleise: 230 km/h,
  - andere Gleise: 160 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 30 Min.,
  - nach Bauende: 28 Min.,
- Gesamtkosten 627 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	km 53,0–km 61,4 (Bereich Augsburg)	abgeschlossen	10.11.1997	26.02.1999	24.01.2000	08.2007
2	km 48,2–km 53,0 (Bereich Kissing)	abgeschlossen		12.08.1996	09.02.1998	03.12.2001
3	km 38,1–km 48,2 (Bereich Mering)	abgeschlossen		26.03.2001	03.11.2002	12.2008
4	km 31,7–km 38,1 (Bereich Haspelmoor)	abgeschlossen		21.03.2003	10.2007	vsl. 2010
5	km 26,3–km 31,7 (Bereich Nannhofen)	abgeschlossen		19.05.2004	04.2007	vsl. 2010
6	km 18,0–km 26,3 (Bereich Maisach/Olching)	abgeschlossen		26.11.1998	02.08.2002	vsl. 2010

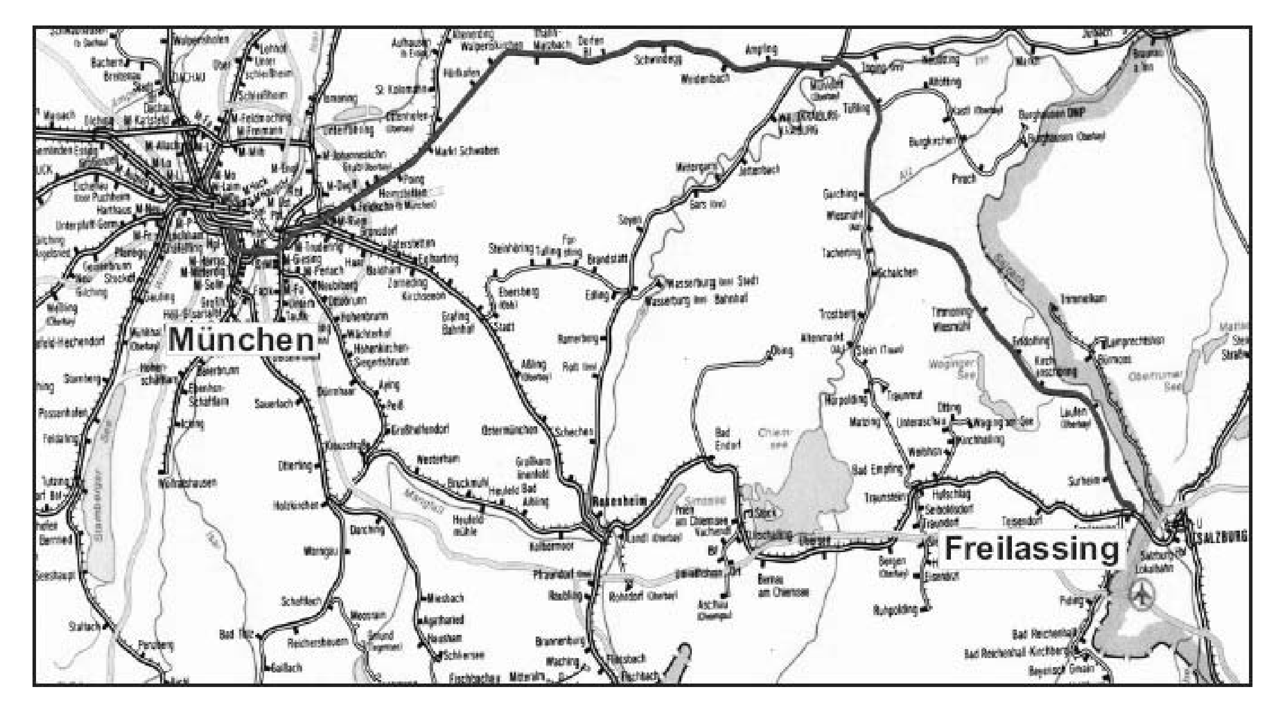
Teilinbetriebnahmen 2008:

– HGV-Gleis Olching–Maisach (7,5 km, nur Richtung München–Augsburg),

Bauaktivitäten 2008:

– Brücken-, Tiefbau-, Oberbau-, und Schallschutzmaßnahmen in den Planungsabschnitten Kissing, Mering/Althegnenberg, Haspelmoor, Nannhofen (Mammendorf) und Maisach/Olching.

B.4.21 Projekt Nr. 22 – ABS München– Mühldorf–Freilassing (1. bis 4. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing.

– Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen neben einer Fahrzeitreduzierung wesentliche Verbesserungen im Regionalverkehr Südostbayerns (Taktverdichtung).

Geplante Maßnahmen

– 1. Baustufe: Erhöhung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen auf den auszubauenden Abschnitten:
  – Ausbau des Bereiches München-Berg am Laim,
  – Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen Markt Schwaben und Tüßling (e): Markt Schwaben–Hörlkofen, Obergeislbach–Dorfen, Ampfing–Mühldorf und Mühldorf–Tüßling,
  – Truderinger Kurve,
  – Elektrifizierung Markt Schwaben–Burghausen,
– 2. Baustufe: Dreigleisiger Ausbau Freilassing–Grenze D/A (–Salzburg),
– 3. Baustufe: Viergleisiger Ausbau im Abschnitt München-Riem West–Markt Schwaben. Diese Maßnahmen werden zusammen mit dem S-Bahn-Ausbau (derzeit S 2) realisiert,
– 4. Baustufe:
  – Durchgehender zweigleisiger Ausbau Markt Schwaben–Freilassing, inkl. Elektrifizierung Tüßling–Freilassing,

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 141 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 bis 160 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 82 Min.,
  – nach Bauende: 62 Min.,
– Gesamtkosten 2 836 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Baustufe 1a	Umfahrung Berg am Laim	abgeschlossen	19.12.2002	20.03.2002	10.08.2002	15.12.2003
Baustufe 1b 61.1	Ampfing–Mühldorf km 64,80–km 68,35 Ampfing	abgeschlossen	14.09.2005	15.05.2008	03.2008	vsl. 2010
62.1	km 68,35–km 71,65 Mettenheim	abgeschlossen	14.09.2005	05.02.1993	10.2007	vsl. 2010
63.1	km 71,65–km 72,60 Altmühldorf	abgeschlossen	14.09.2005	30.08.2007	10.2007	vsl. 2010
64.1	km 72,60 Altmühldorf–km 74,8 Mühldorf; zweigl. ohne Elektrifizierung	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 1b	Markt Schwaben–Hörlkofen	offen	offen	offen	offen	offen
	Obergeislbach–Dorfen	offen	offen	offen	offen	offen
	ESTW Burghausen	abgeschlossen	*15.09.2009*	*2009 gepl.*	*2009 gepl.*	vsl. 2010
	Mühldorf–Tüßling; zweigleisig ohne Elektrifizierung	offen	offen	offen	offen	offen
	davon Innbrücke	abgeschlossen	*APV vom 21.09.2009*	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2011
Baustufe 1c	Truderinger Kurve	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 1d	Elektrifizierung Markt Schwaben–Burghausen	offen	offen	offen	offen	offen
	Vorwegmaßnahme zur Elektrifizierung	offen	offen	offen	offen	offen
Baustufe 2	3. Gleis Freilassing–Grenze D/A	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2012	vsl. 2014
Baustufe 3	4-gleisiger Ausbau München-Riem West–Markt Schwaben	offen	offen	offen	offen	offen
	Hörlkofen–Thann Matzbach; Blockteilung	offen	offen	offen	offen	offen

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Baustufe 4	Durchgehende Zweigleisigkeit und Elektrifizierung Markt Schwaben–Mühldorf–Freilassing	offen	offen	offen	offen	offen
	Tüßling–Freilassing; nur Kreuzungsbahnhöfe	offen	offen	offen	offen	offen
	Tüßling–Freilassing; Elektrifizierung und Nachrüstung ETCS	offen	offen	offen	offen	offen
	Tüßling–Freilassing; zweigleisig ohne Elektrifizierung	offen	offen	offen	offen	offen
	Markt Schwaben–Freilassing; Elektrifizierung Endausbau	offen	offen	offen	offen	offen
	Hörlkofen–Obergeislbach; zweigleisig ohne Elektrifizierung	offen	offen	offen	offen	offen
	Dorfen–Ampfing; zweigleisig ohne Elektrifizierung	offen	offen	offen	offen	offen
ESTW-UZ	Dorfen	offen	abgeschlossen	N.N.	vor 2003	07.07.2003
nur nachrichtliche Darstellung, da nach neuesten Erkenntnissen dem Vorhaben „Knoten München“ zugehörig						
Verbindungskurve	Daglfinger Kurve	offen	offen	offen	offen	offen
	Daglfing–Johanniskirchen; viergleisiger Ausbau	offen	offen	offen	offen	offen

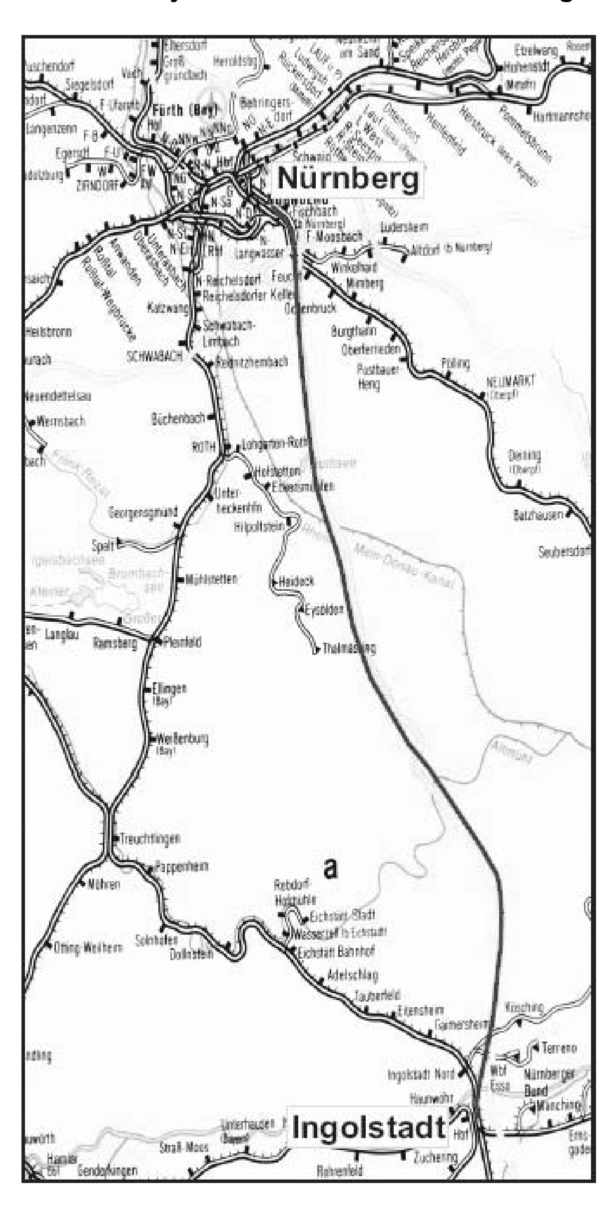
Teilinbetriebnahmen 2008:

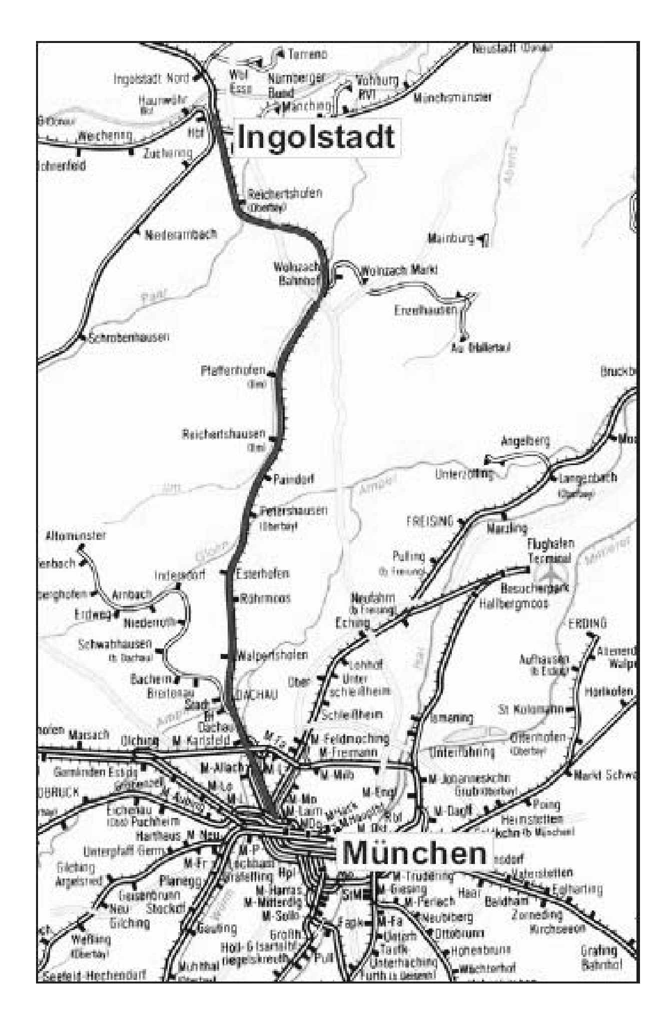
– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– Ampfing–Mühldorf: Verbau und Gründungsarbeiten, Oberbau, Rampe und Außenbahnsteig Süd.

B.4.22 Projekt Nr. 23 – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München





Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Anbindung Münchens und des südbayerischen Raumes Richtung Norden, Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung der Ballungsräume im Korridor Berlin–München bzw. auf der europäischen Achse Berlin–Verona–Mailand,
- Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg–München auf rund eine Stunde.

NBS Nürnberg–Ingolstadt:

- Der Neubauabschnitt Nürnberg–Ingolstadt wurde für 300 km/h ausgelegt und dient sowohl dem Personen- als auch dem schnellen Güterverkehr. Die neue Strecke verläuft gemeinsam mit der Strecke Regensburg–Nürnberg bis Nürnberg-Fischbach und zweigt höhenfrei vor dem Bahnhof Feucht in südliche Richtung ab. Im weiteren Verlauf lehnt sie sich weitgehend an die BAB A 9 Berlin–München bis nördlich Ingolstadt an und schließt im Bahnhof Ingolstadt Nord an die Strecke München–Treuchtlingen an. Im Stadtbereich Ingolstadt wurde die Überquerung der Donau dreigleisig ausgebaut.

ABS Ingolstadt–München:

- Der Ausbauabschnitt Ingolstadt–München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:
  - Ingolstadt–Rohrbach: 160 km/h,
  - Rohrbach–Petershausen: 190 km/h,
  - Petershausen–München-Obermenzing: 200 km/h,
- Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür werden von Petershausen bis Dachau nach dem BSchwAG finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis München-Obermenzing erfolgt zu 50 Prozent über das Projekt Nr. 23 und zu 50 Prozent über den „S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag“ mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 171 km,
  - Nürnberg–Ingolstadt: 89 km,
  - Ingolstadt–München: 82 km,
- Baulänge: 161 km,
  - Nürnberg–Ingolstadt: 83 km,
  - Ingolstadt–München: 78 km,
- Tunnel:
  - Anzahl: 9 (Gesamtlänge 27,0 km),
- Brücken:
  - Anzahl EÜ: 120,
  - Anzahl SÜ: 28,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - NBS: 300 km/h,
  - ABS: 160 bis 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 98 Min.,
  - nach Bauende: 62 Min.,
- Gesamtkosten: 3 623 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
11	Fischbach–Feucht	abgeschlossen	19.12.1996	07.04.1994	02.04.1997	28.05.2006
21	Feucht–Allersberg	abgeschlossen		31.10.1996	03.09.1998	28.05.2006
31	Allersberg–Göggelsbuch	abgeschlossen		16.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
32	Göggelsbuch–Lay	abgeschlossen		18.02.1998	03.09.1998	28.05.2006
41	Lay–Lohen	abgeschlossen		28.11.1997	03.09.1998	28.05.2006
42	Lohen–Großhöbing	abgeschlossen		26.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
51	Großhöbing–Enkering	abgeschlossen		26.02.1996	03.09.1998	28.05.2006
52	Altmühltal	abgeschlossen		20.09.1996	03.09.1998	28.05.2006
53	Kinding–Denkendorf	abgeschlossen		29.07.1994	03.09.1998	28.05.2006
61	Denkendorf (67,000)	abgeschlossen		22.04.1997	03.09.1998	28.05.2006
62	Köschinger Forst	abgeschlossen		24.06.1998	03.09.1998	28.05.2006
63	Stammham	abgeschlossen		30.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
71	Hepberg–Lenting	abgeschlossen		29.03.1996	03.09.1998	28.05.2006
72	Ingolstadt	abgeschlossen		26.02.1999	01.07.1999	28.05.2006
11M	Ingolstadt–Oberstimm	abgeschlossen		01.04.1996	03.09.1998	10.12.2006

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
24M	Bahnstromleitung Wolnzach	abgeschlossen		Maßnahme zurückgestellt		
31M 2a	EÜ Schrobenhausener Straße	abgeschlossen		22.04.2005	01.10.2005	10.12.2006
31 M4	EÜ Mühlweg	abgeschlossen		31.10.2002	01.02.2003	08.02.2005
32M	EÜ Uttenhofen	abgeschlossen		25.10.1995	01.03.1997	30.11.1998
51M	Petershausen	abgeschlossen		19.02.1999	01.04.2000	10.12.2006
61M	Esterhofen	abgeschlossen		19.11.1998	01.06.2000	10.12.2006
62M	Röhrmoos	abgeschlossen		27.10.1999	01.03.2001	10.12.2006
71M	Walpershofen–Dachau Nord	abgeschlossen		25.02.2002	20.03.2002	10.12.2006
81M	Dachau–Karlsfeld	abgeschlossen		21.02.2001	20.03.2002	10.12.2006
82M	Karlsfeld–Obermenzing	abgeschlossen		20.07.2001	20.03.2002	10.12.2006
Zusammenfassung der Abschnitte für den Endausbau ABS Nord						
12E	Reichertshofen (km 80,0–km 70,0)	in Überarbei-tung	19.12.1996	*2009 gepl.*	vsl. 2010	vsl. 2013
23E	Rohrbach (km 70–km 59,6)	in Überarbei-tung		14.01.2002	vsl. 2011	vsl. 2013
31E1	Pfaffenhofen (km 59,6–km 52,8)	in Überarbei-tung		21.11.2005	vsl. 2011	vsl. 2013
31E2	Pfaffenhofen (km 52,8–km 48,4)	in Überarbei-tung		*2009 gepl.*	vsl. 2011	vsl. 2013
41E	Reichertshausen (km 48,4–km 37,58)	in Überarbei-tung		vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2013

Gesamtinbetriebnahme im Jahr 2006:

– NBS: 28. Mai 2006,

– ABS: 10. Dezember 2006 (zwischen Petershausen und München); die Realisierung des ABS-Abschnittes Nord (Ingolstadt–Petershausen) erfolgt teilweise nachlaufend (Endausbau).

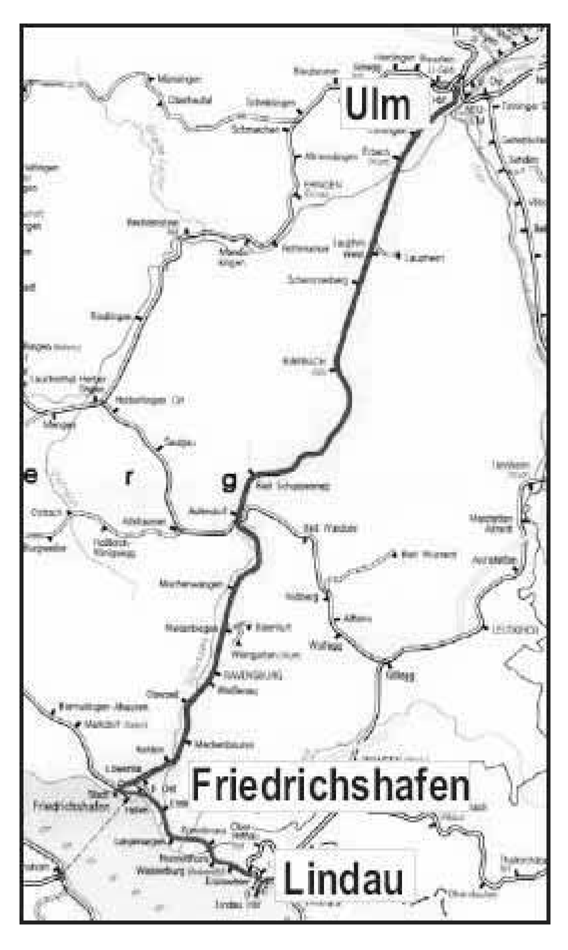
Bauaktivitäten 2008:

– NBS allgemeine Restarbeiten,

– ABS allgemeine Restarbeiten.



B.4.23 Projekt Nr. 24 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen sowie Kapazitätssteigerung der Relation (Stuttgart–) Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Österreich/Schweiz durch die Beseitigung eines Engpasses auf einem eingleisigen Streckenabschnitt mit hoher Zugbelegung und Verspätungsanfälligkeit.

Geplante Maßnahmen:

– Elektrifizierung Ulm–Lindau,
– Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Langenargen–Lindau-Aeschach,
– Im Rahmen des Internationalen Projektes Nr. 7 ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A (2. Baustufe) sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Streckenqualität vorgesehen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 13 km,
– Gesamtkosten: 103 Mio. Euro,
  es ist vorgesehen, dass die Finanzierung der 1. Baustufe zu 50 Prozent aus Nahverkehrsmitteln (§ 8 Absatz 2 BSchwAG, Landesanteil Baden-Württemberg) und zu 50 Prozent aus Bedarfsplanmitteln des Bundes (§ 8 Absatz 1 BSchwAG) erfolgen soll.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Elektrifizierung Ulm–Lindau	offen	offen	offen	offen	offen
	Langenargen–Lindau-Aeschbach	offen	offen	offen	offen	offen

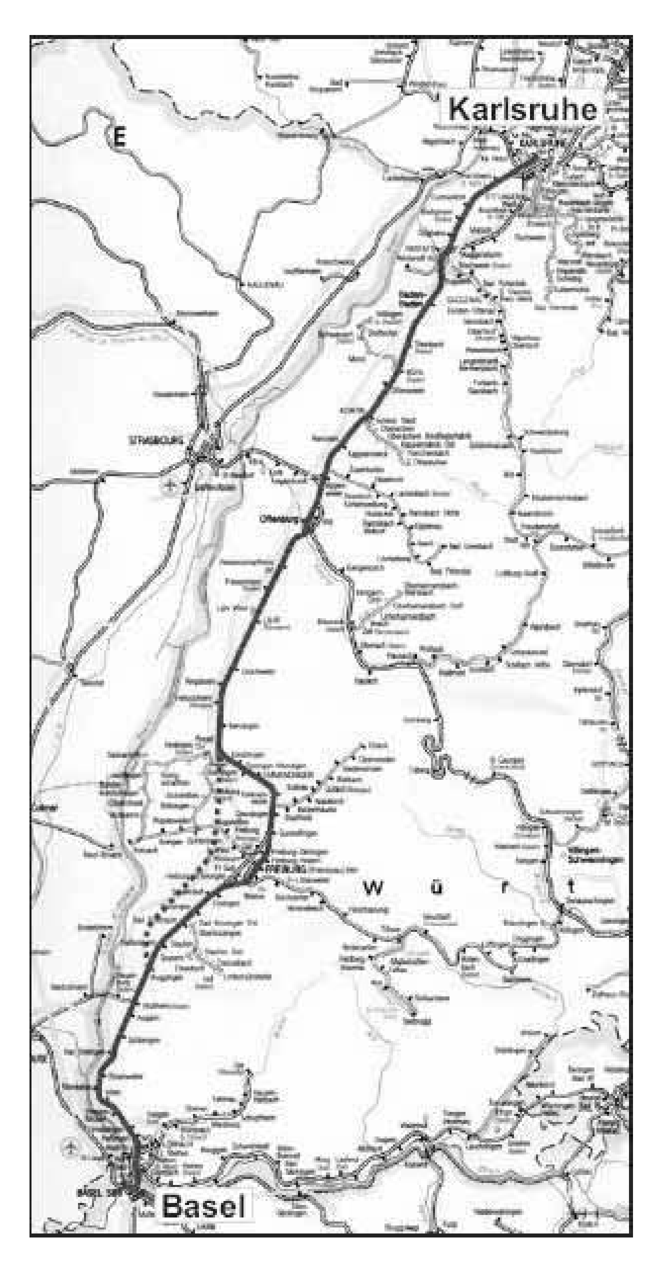
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.4.24 Projekt Nr. 25 – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten. Beseitigung von Kapazitätsengpässen u. a. zur Verbesserung des Zulaufs zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz.

Geplante Maßnahmen Laufendes und fest disponiertes Vorhaben (1. Stufe):

– Viergleisiger Ausbau/Neubau Abschnitt Rastatt-Süd–Offenburg (NBS v_{max} = 250 km/h, vorhandene Rheintalbahn v_{max} = 200 km/h).

Geplante Maßnahmen Neues Vorhaben (2. Stufe):

– Ausbau der vorhandenen Rheintalbahn Karlsruhe–Durmersheim (v_{max} = 200 km/h),

– Zweigleisiger Neubau Durmersheim–Rastatt (v_{max} = 250 km/h),

– Viergleisiger Ausbau/Neubau Offenburg–Kenzingen (NBS v_{max} = 250 km/h),

– Zweigleisiger Neubau (Güterumfahrung) Kenzingen–Buggingen (v_{max} = 160 km/h),

– Viergleisiger Ausbau/Neubau Buggingen–Basel einschl. Bau des zweiröhrigen 9 385 m langen Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Eimeldingen (NBS v_{max} = 250 km/h),

– Ausbau der vorhandenen Rheintalbahn Kenzingen–Freiburg–Buggingen (v_{max} = 200 km/h),

– Ergänzend wurde zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg–Basel zunächst das BVWP-Pilotprojekt CIR-ELKE (Computer Integrated Railroading/Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) realisiert.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 190 km (über Freiburg),
182 km (über Güterbahn),
  – Karlsruhe–Offenburg: 68 km,
  – Offenburg–Basel: 122 km (über Freiburg),
114 km (über Güterbahn),
– Entwurfsgeschwindigkeit:
  – NBS: 250 km/h,
  – Ausbau Rheintalbahn: 200 km/h,
  – Güterumfahrung Freiburg: 160 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 100 Min.,
  – nach Bauende: 69 Min.,
– Gesamtkosten: 5 734 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Karlsruhe–Rastatt Süd	abgeschlossen	offen	10.01.1998 für Tunnel (rechtskräftig) 19.03.1996 (Beschluss)	offen	offen
2-6	Rastatt Süd–Offenburg	abgeschlossen	28.07.1998	StA 2: 29.12.1997 StA 3: 13.12.1988 StA 4: 10.12.1987 StA 5: 10.06.1992 StA 6: 03.04.1990	06.1995 07.1990 12.12.1987 06.1992 08.1991	offen
7.1	Offenburg–Offenburg Süd	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.2	Hohberg–Friesenheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.3	Lahr–Mahlberg	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.4	Ettenheim–Herbolzheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.0	Herbolzheim–Kenzingen	offen	offen	eingeleitet	offen	offen

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
8.1	Riegel–March	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.2	Freiburg–Schallstadt	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.3	Bad Krozingen–Heitersheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
9.0	Buggingen–Auggen	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
9.1	Schliengen–Eimeldingen	abgeschlossen	30.07.2003 /APV	22.11.2002	09.12.2002	vsl. 2012
9.2	Haltingen–Weil	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
9.3	Basel Bad Bf	offen	offen	Einleitung vsl. 2011	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg: Durchführung von Restmaßnahmen außerhalb der Betriebsanlagen,

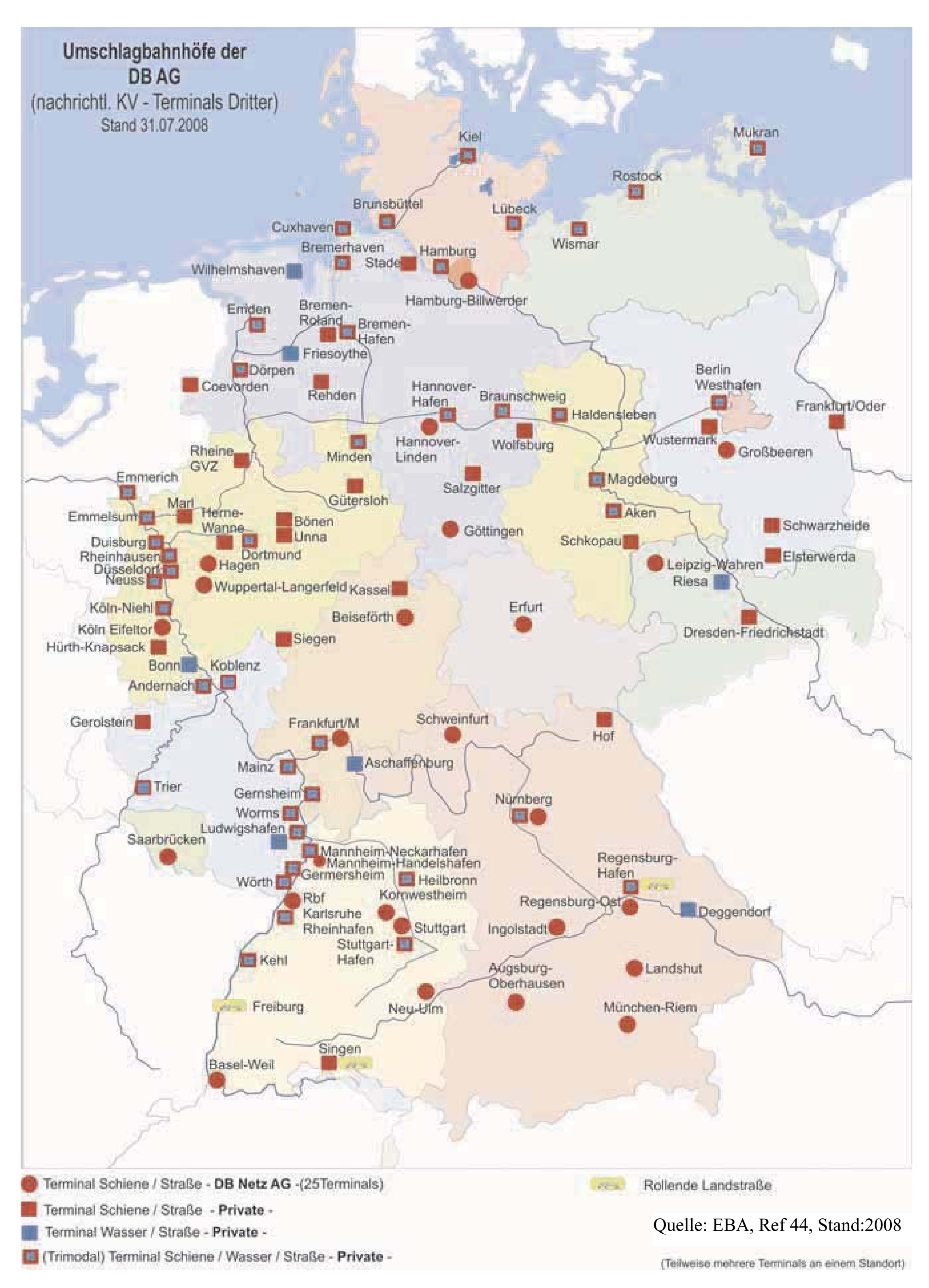
– Abschnitt Durmersheim–Rastatt: bauvorbereitende Maßnahmen im Bündlungsabschnitt mit der Bundesstraße „B 36 neu“,

– Abschnitt Schliengen–Eimeldingen: Bau des Katzenbergtunnels einschl. der nördlichen und südlichen Anbindung an die bestehende Rheintalbahn.

B.4.25 Projekt Nr. 26a – Kombinierter Verkehr (1. Stufe)

Abbildung 3

Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs



Quelle: EBA, Ref 44, Stand:2008

Ziel ist es, den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Hierfür sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Neben dem Neu- und Ausbau von Umschlagbahnhöfen kann auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.

Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals

- der DB Netz AG nach dem BSchwAG und
- von anderen privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr“ (März 1998 bis November 2002) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung ab November 2002).

Projektkenndaten:

- 1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung (SV6/96) über den Neu- bzw. Ausbau der sieben nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 162,3 Mio. Euro):
  - Köln-Eifeltor,
  - Großbeeren,
  - Basel,
  - Kornwestheim,
  - Erfurt,
  - Karlsruhe,
  - Leipzig.
- Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes wurde 1997 eine 2. Sammelvereinbarung (SV 6/97) über den Neu- bzw. Ausbau der sechs nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 86,2 Mio. Euro):
  - Bremerhaven CT III,
  - Frankfurt/Main Ost,
  - Glauchau,
  - Magdeburg-Rothensee,
  - Regensburg Ost,
  - Rostock-Goorsdorf.
- Die Projekte Glauchau, Magdeburg-Rothensee und Rostock-Goorsdorf wurden, in Abstimmung mit dem BMVBS, durch die DB Netz AG nicht mehr verfolgt.
- Darüber hinaus wurde eine Einzelvereinbarung für den KV-Terminal Ulm-Nord (Dornstadt) abgeschlossen.
- Für die Aufnahme von Vorhaben zum weiteren Ausbau des Terminalnetzes im Rahmen des Projektes „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)“, Nr. N 29, des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, Kategorie 1b) „Neue Vorhaben“, ist eine Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe) Voraussetzung. Diese Voraussetzung wurde mit Vorlage einer entsprechenden Studie im Januar 2007 erfüllt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Sammelvereinbarung (SV 06/1996; abgeschlossen am 25.07.1996):						
	Köln-Eifeltor; 2. und 3. Realsierungsstufe	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1997	1997	III. Quartal 2000
	Großbeeren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	25.07.1996	28.06.1995	09.1996	09.1998
	Basel	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	05.1999
	Kornwestheim	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	08.1998
	Erfurt	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	03.1999
	Karlsruhe	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	12.1996	05.1998
	Leipzig Wahren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	25.07.1996	13.06.1995	1997	II. Quartal 2001
2. Sammelvereinbarung (SV 06/1997; abgeschlossen am 21.07.1997):						
	Bremerhaven CT III	abgeschlossen	21.07.1997	17.02.1997	2002	05.2003
	Frankfurt/Main Ost	abgeschlossen	21.07.1997	07.1995	01. 2003	22.09.2004
	Regensburg Ost	abgeschlossen	21.07.1997	12.12.1996	09.1998	12.2000
weitere Sammelvereinbarungen:						
	Leipzig Wahren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	SV 1/2004	11.07.1997	vor 2005	IV. Quartal 2005
	Großbeeren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	SV 1/2005	17.02.2005	03.2006	22.12.2006
Einzelvereinbarung:						
	Ulm-Nord (Dornstadt)	abgeschlossen	30.09.2004	12.07.2002	10.2004	18.07.2005

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– 1. Sammelvereinbarung:
  – keine,
– 2. Sammelvereinbarung:
  – keine,
– weitere Sammelvereinbarungen:
  – keine,
– Einzelvereinbarung:
  – Ulm-Nord (Dornstadt) Restarbeiten.

B.4.26 Projekt Nr. 26b – Rangierbahnhöfe (1. Stufe)

Ziel der 1. Stufe[2] ist die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen (ZBA). Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen

– modernste Brems- und Fördertechnik,

– rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,

– rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,

– rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,

– funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.

Damit wird erreicht:

– Optimierung der Produktionsabläufe,

– Erhöhung der Leistungsfähigkeit,

– Verbesserung der Rangierqualität,

– Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte:

Modernisierung der ZBA

– Mannheim West/Ost-System,

– Gremberg Nord/Süd-System,

– Gremberg Süd/Nord-System,

– Hagen-Vorhalle,

– Seelze Ost/West-System.

Zur Finanzierung der Modernisierungsmaßnahmen in den 5 ZBA haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, das Bundesministerium der Finanzen und die DB Netz AG am 24. Juli 2001 die Sammelvereinbarung 17/2001 abgeschlossen. Das geplante Investitionsvolumen des Bundes zur Modernisierung der 5 ZBA beträgt 169,5 Mio. Euro; die Gesamtkosten werden 199 Mio. Euro veranschlagt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Nord-Süd	Gremberg Nord/ Süd	abgeschlossen	24.07.2001	05.04.2002	05.2004	2009 gepl.
Süd-Nord	Gremberg Süd/ Nord	abgeschlossen	24.07.2001	19.11.2007	02.2008	vsl. 2010
	Hagen	abgeschlossen	24.07.2001	04.2001	09.08.2004	*2009 gepl.*

Die Inbetriebnahme der ZBA Mannheim West/Ost-System erfolgte im Dezember 2004, die der ZBA Seelze Ost/West-System im November 2005.

[2] Im BVWP ’92 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP ’92 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der aktuelle BVWP 2003 kennt ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entspricht dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP ’92.

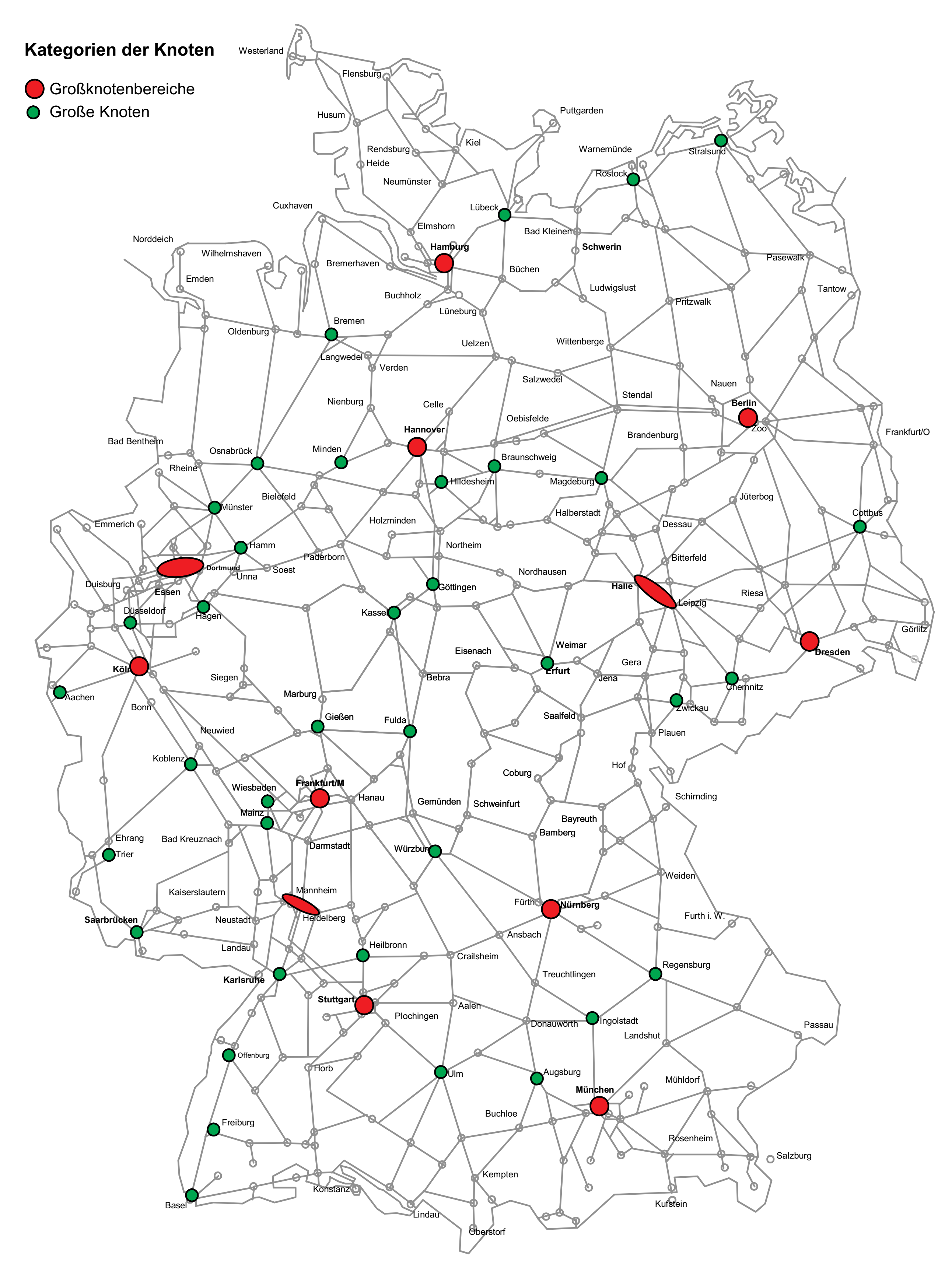
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– Gremberg Nord/Süd-System, Restleistungen,
– Hagen-Vorhalle Restleistungen,
– Baubeginn Gremberg Süd/Nord.

B.4.27 Projekt Nr. 27 – Ausbau von Knoten (1. Stufe: Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)



Quelle: BMVBS, Ref A 21, Stand: 2004

Mit dem Ausbau von Knoten verbundene Ziele sind die Rationalisierung und Modernisierung wichtiger Personenfernverkehrsanlagen, die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, die Senkung der Betriebskosten und die Qualitätsverbesserung der Betriebsführung.

In den Knoten sind folgende Maßnahmen geplant:

– Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik (ESTW),
– Rationalisierung und Erneuerung der Gleisanlagen,
– Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der ABS und NBS,
– Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr.

Projektkenndaten Knoten Dresden

– 1. Baustufe: ESTW Dresden Hbf,
– 2. Baustufe Endzustand Dresden Hbf
  – Rationalisierung und Optimierung Spurplan Dresden Hbf,
  – neue Anbindung Abstellbahnhof Dresden-Altstadt,
  – Anpassung der technischen Anlagen einschl. Oberleitungsanlagen; Ertüchtigung von Stützmauern; Erneuerung eines Kreuzungsbauwerks,
  – Bahnsteigneubau Dresden Hbf Mittelhalle und Neubau Haltepunkt Nossener Brücke.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Stufe: Dresden, ESTW Dresden Hbf	abgeschlossen	20.10.1997	vor 1998	08.1998	28.10.2000
	2. Stufe: Endzustand Dresden Hbf	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

Projektkenndaten Knoten Erfurt

– ESTW Erfurt,
– Herstellung des durchrationalisierten Spurplans,
– Umbau der Personenverkehrsanlagen,
– Anpassung vorhandener Ingenieurbauwerke,
– Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Einbindung der Neubaustrecken VDE Nr. 8.1 Ebensfeld–Erfurt und VDE Nr. 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig in den Knoten Erfurt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Stufe: ESTW Erfurt	abgeschlossen		vor 1999	vor 1999	03.1999
5.1	2. Stufe: Bahnhof Erfurt km 107,7–km 109,6	abgeschlossen	10.12.2004	08.09.1995	06.11.2001	vsl. 2011

Teilinbetriebnahmen 2008:

– Inbetriebnahme der Teilbaustufe 1.3.1. Mit der Inbetriebnahme dieses Bauzustandes wurde die Südseite des Personenbahnhofes Erfurt nach vollständigem Umbau mit 2 neuen Bahnsteigkanten (zunächst mit 300 m Länge) in Betrieb genommen,

Bauaktivitäten 2008:

– Aufbau des südlichen Bahnsteiges, Gleise, Oberleitungsanlagen und Signaltechnik im Südbereich,

– Rückbau der alten Gleise und Bahnsteiganlagen auf der Südseite des Personenbahnhofes,

– Ertüchtigung der Ingenieurbauwerke.

Projektkenndaten Knoten Halle/Leipzig, 1. Ausbaustufe

– Errichtung ESTW Leipzig,

– Anpassung/Teilrationalisierung des Spurplanes im Knoten Leipzig und tangierende Maßnahmen zur Einbindung des City-Tunnels Leipzig in den Leipziger Hauptbahnhof,

– Kreuzungsbauwerk Leipzig-Thekla,

– Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td></td><td>1. Stufe: ESTW Leipzig,
1. Baustufe: ESTW Leipzig, UZ-Ost sowie Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig</td><td>abgeschlossen</td><td rowspan="3">27.08.2001</td><td>20.10.1998</td><td>01.03.2002</td><td>19.09.2004</td></tr>
<tr><td></td><td>1. Stufe: Umfahrung KRBW Leipzig-Thekla</td><td>abgeschlossen</td><td>29.06.2001</td><td>01.03.2002</td><td>30.06.2004</td></tr>
<tr><td></td><td>Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig</td><td>abgeschlossen</td><td>17.09.2008</td><td>2009 gepl.</td><td>vsl. 2011</td></tr>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2008.

– keine;

Bauaktivitäten 2008:

– Restleistungen ESTW Leipzig und Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig.

Projektkenndaten Knoten Magdeburg

1. Baustufe:

– ESTW Magdeburg (realisiert, Restmaßnahmen in Realisierung),

2. Baustufe:

– Umbau der Gleisanlagen im Knoten insbesondere zur Verbesserung des Güter- und Personenverkehrs:
  – Spurplanumgestaltung in Magdeburg Hbf und Bf Biederitz (nur Anpassung an vorhandenen Spurplan infolge Neubau EÜ Ehle),
  – Oberbaumaßnahmen,
  – Erneuerung von sechs Eisenbahnüberführungen,
  – Erneuerung von Oberleitungsanlagen,
  – Bau eines 50 Hz-Mittelspannungsrings,
  – Erneuerung der LST-Anlagen Bf Schönebeck-Salzelmen und Anbindung an die UZ Schönebeck.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe:						
	ESTW Magdeburg	abgeschlossen	25.06.2001	vor 2001	25.04.2001	21.03.2004
2. Baustufe:						
2.1.1	Südwestkopf Magdeburg Hbf (BA 1201, BA 1207)	abgeschlossen	26.11.2007	08.12.2006	08.2007	12.2008
2.1.2	EÜ Ernst-Reuter-Allee + Güterzuggleise 10–13	abgeschlossen	26.11.2007	vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2015
2.1.3	Maßnahmen aus PRA 5 (Ehlebrücke)	abgeschlossen	26.11.2007	*2009 gepl.*	vsl..2010	vsl. 2012
2.1.4	Erweiterung Bf Schönebeck-Salzelmen mit ESTW-Technik	abgeschlossen	26.11.2007	*2009 gepl.*	vsl. 2010	vsl. 2010
2.1.5	40.14 Weicheneinbau Bf Magdeburg-Neustadt	abgeschlossen	26.11.2007	*2009 gepl.*	vsl. 2010	vsl. 2010
2.1.6	50.16 Bz Bf Magdeburg-Buckau, Bft MD-Fermers-leben	abgeschlossen	26.11.2007	*2009 gepl.*	vsl. 2010	vsl. 2010
2.1.7	60.13/60.14 Bf Magdeburg Hbf, Umbau Spurplan Mitte 60.20 Errichtung des Mittel-spannungsringes, Abschnitt B 60.30 Anpassung der Personenverkehrsanlagen im Bf Magdeburg Hbf	offen	26.11.2007	vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2015

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2.2.1	70.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Mitte	offen	26.11.2007	vsl. 2013	vsl. 2014	vsl. 2016
	70.12 Ersatzneubau EÜ Walther-Rathenau-Straße					
	70.13 Ersatzneubau EÜ Lorenzstraße					
	70.21 Errichtung des Mittel-spannungsringes, Abschnitt C					
2.3.1	80.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Süd bis Bf Magdeburg-Buckau Pbf	offen	26.11.2007	vsl. 2012	vsl. 2014	vsl. 2016
	80.12 Ersatzneubau EÜ Hallische Straße					
2.3.2	90.13 Ersatzneubau EÜ Erich-Weinert-Str.	offen	26.11.2007	vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2012

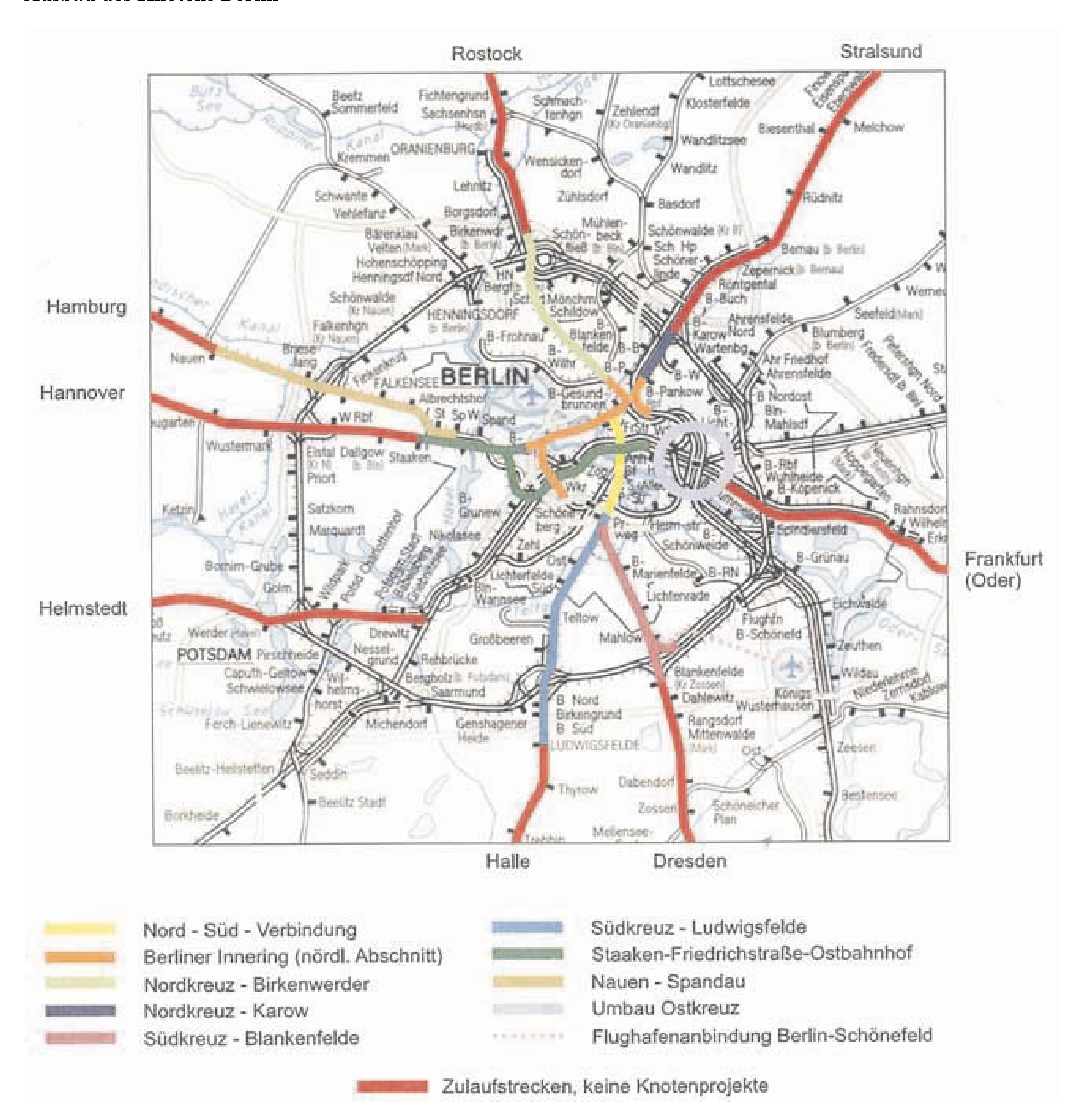
Teilinbetriebnahmen 2008:

– Südwestlicher Bahnhofskopf Magdeburg Hbf,

Bauaktivitäten 2008:

– Umbau Südwestkopf Magdeburg Hbf.

Ausbau des Knotens Berlin



Zielsetzung:

– Entwicklung eines auf die Bewältigung der Verkehrsaufgaben für die Hauptstadt Berlin und ihr Umland in Brandenburg ausgerichteten Bahnnetzes in der Stadt. Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahn in der Stadt (Zulaufstrecken, nördlicher Innenring, Stadtbahn), Neubau der Nord-Süd-Verbindung mit Untertunnelung der City und Errichtung des Hauptbahnhofs als Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit den parallel zu realisierenden Maßnahmen der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin.

Nord-Süd-Verbindung

Projektkenndaten:

- Viergleisiger Neubau der Nord-Süd-Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes Südkreuz,
- Neubau Hauptbahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Südkreuz,
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationsanlagen mit Anschluss an die Betriebszentrale Berlin.
- Streckenlänge: 9,52 km,
- Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h (Tunnel),
- Tunnel/Trogbauwerk: 3,6 km,
- Gesamtkosten: 2 787 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
NSV	Km 1,7+52N Abzweig Wedding–km 7,7+77 Prellerweg	abgeschlossen	26.08.1997	12.09.1995	01.12.1994 (bvM)	28.05.2006

Inbetriebnahme:

- Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006,

Bauaktivitäten 2008:

- Ersatzmaßnahme (LBP) Hellersdorfer Graben,
- Abwicklung von Restleistungen.

Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt)

Projektkenndaten:

- Wiederaufbau und Elektrifizierung ehemals vorhandener Anlagen (nördlicher Innenring von Halensee bis Schönhauser Allee, Nordkreuzbündelung der von Norden kommenden Strecken und Verteilung in Richtung Stadt),
- Lückenschluss im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Süd-Tunnels im zentralen Bereich,
- Streckenlänge: 33,3 km,
- Ausbaugeschwindigkeiten:
  - Strecke 6107: 160 km/h (aus Richtung Spandau nach Berlin Hauptbahnhof),
  - Strecke 6081: 160 km/h (ab km 4,2 im Abschnitt Bornholmer Str.–Pankow Richtung Karower Kreuz),
  - Strecke 6170: 100 km/h (Ringgleise einschl. des 3. Gleises von Spandau nach Charlottenburg Gbf Strecke 6179),
- Gesamtkosten: 492 Mio. Euro.

Projektstand

Inbetriebnahme:

– Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006,

Bauaktivitäten 2008:

– Hochrüstung UZ Nordkreuz S-Bahn,

– Kaufmännischer Projektabschluss.

Nordkreuz–Birkenwerder

Projektkenndaten:

– Zweigleisiger Wiederaufbau der so genannten „Nordbahn“ zwischen dem Bf Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Berliner Außenring (Birkenwerder),

– Ausbau des Bf. Birkenwerder mit Errichtung eines separaten Regionalbahnsteiges an den Fernbahngleisen bei Beibehaltung des S-Bahnsteiges und Trennung der Stromsysteme von Fernbahn und S-Bahn.

– Streckenlänge: 18,8 km,

– Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,

– Gesamtkosten: 268 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Gesundbrunnen–Berliner Außenring	Vorentwurfs-planung	offen	offen	offen	offen
	Bahnhof Birkenwerder	Vorentwurfs-planung	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

Nordkreuz–Karow

Projektkenndaten:

– 1. Baustufe:
  – Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn von km 4,2 bis Bf Blankenburg (km 8,79) für 160 km/h,
  – Ab Bf Blankenburg bis km 10,6 eingleisige Instandsetzung,
  – Erneuerung der Leit-, Sicherungs- und Telekommunikationstechnik (ESTW),
  – Anschluss an Betriebszentrale Berlin,
– 2. Baustufe:
  – Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn ab Bf Blankenburg bis km 11,9 für 160 km/h,
  – Anpassung an die Verbindungskurven im Karower Kreuz,

  - Erneuerung von 5 Eisenbahnüberführungen,
  - 2. Ausbaustufe des ESTW-A Karow,
- Streckenlänge: 7,7 km (1. und 2. Baustufe),
- Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten:
  - 1. Baustufe: 49,3 Mio. Euro,
  - 2. Baustufe: 87,9 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Nordkreuz–Karow, 1. Baustufe	abgeschlossen	27.12.2001	06.2000 bis 09.2005	02.2003 bis 10.2005	28.05.2006
	Nordkreuz–Karow, 2. Baustufe	*2009 gepl.*	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2015

Teilinbetriebnahmen 2008:

- Die Inbetriebnahme der 1. Baustufe erfolgte am 28. Mai 2006,
- Teilinbetriebnahmen 2. Baustufe 2008,

Bauaktivitäten 2008:

- 1. Baustufe: keine,
- 2. Baustufe: keine.

Südkreuz–Blankenfelde

Projektkenndaten:

- Wiederaufbau und Elektrifizierung als zweigleisige Strecke, von der S-Bahn getrennte Fernbahnstrecke mit teilweiser Verlegung vorhandener S-Bahnanlagen auf Teilabschnitten,
- Bau der Mahlower Kurve (1. Gleis, 2. Gleis wird im Rahmen der Finanzierung BBI erstellt),
- BÜ-Auflösung,
- ESTW-Technik,
- Elektrifizierung Re 200,
- Umbau Bahnhof Blankenfelde,
- Streckenlänge: 14,2 km,
- Ausbaugeschwindigkeiten: 160 bis 200 km/h,
- Gesamtkosten: 471,1 Mio. Euro.
- Projekterweiterung: Übernahme von Restleistungen aus den Vorhaben Nord-Süd-Verbindung und Südkreuz-Ludwigsfelde Bahn in den neuen BA 4 des Vorhabens Südkreuz-Blankenfelde (km 4,059 bis 6,062).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastraße)–km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)</td><td rowspan="3">Die vorliegende Entwurfsplanung aus 1997 befindet sich in der Überarbeitung hinsichtlich Schall, Erschütterungen und LBP</td><td rowspan="3">nach Vorlage PFB</td><td>offen</td><td rowspan="3">Nach Vorliegen vollziehbarer PFB nicht vor 2011*</td><td rowspan="3">Nach 4 Jahren Bauzeit nicht vor 2014*</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Land Berlin km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)–km 14,762 (Landesgrenze)</td><td>offen</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Land Brandenburg km 14,762 (Landesgrenze)–km 20,262 (südl. Bf Blankenfelde), einschließlich Mahlower Kurve</td><td>offen</td></tr>
</table>

* u. a. unter folgenden Prämissen: rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse in III/2010 für den PFA 1, 12/2009 für den PFA 2 und IV/2010 für den PFA 3, gesicherte Finanzierung in 2010, Realisierung der vorgezogenen Maßnahmen (Grunderwerb und bauvorbereitende Maßnahmen) in 2009 und 2010 mit gesicherter Finanzierung.

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

Südkreuz–Ludwigsfelde

Projektkenndaten:

– Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke,
– Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren.
– Streckenlänge: 16,9 km,
– Ausbaugeschwindigkeiten: 160 bis 200 km/h,
– Gesamtkosten: 190 Mio. Euro.

Projektstand

Inbetriebnahme:

– Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006,

Bauaktivitäten 2008:

– Ausführung von Restleistungen.

Staaken–Friedrichstraße–Ostbahnhof

Projektkenndaten:

– Einführung der NBS/ABS Hannover–Berlin und der ABS Hamburg–Berlin im Raum Spandau,
– viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben–Spandau,
– Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau–Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung,
– Sanierung der gemeinsamen Viaduktstrecke S-Bahn/Fernbahn Zoo–Humboldthafen–Ostbahnhof (ca. 8 km) einschließlich Elektrifizierung,
– ca. 100 Sanierungen bzw. Neubauten von Brücken, Tunneln und Durchlässen,
– Neubau Bahnhof Spandau am Standort Klosterstraße,

– Neubau Havelbrücke Spandau,
– Gleisfelderweiterung Westkopf Ostbahnhof (Verlängerung der Fernbahnsteige).
– Streckenlänge:
  – Staaken–Friedrichstraße 20,8 km,
  – Friedrichstraße–Ostbahnhof 5,3 km,
– Ausbaugeschwindigkeiten:
  – Staaken–Zool. Garten 200 bis 100 km/h fallend,
  – Zool. Garten–Ostbahnhof 60 km/h,
– Gesamtkosten 1 052 Mio. Euro.

Projektstand

Inbetriebnahme:

– Die Inbetriebnahme erfolgte 1998,

Bauaktivitäten 2008

– Restarbeiten, Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Flughafenanbindung Schönefeld

Projektkenndaten:

– Bau einer ca. 15 km langen, zweigleisigen und elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring (BAR) über den Flughafen bis zur Strecke Berlin–Görlitz und Einbindung mit zwei eingleisigen Verbindungskurven,
– Verlängerung der bestehenden S-Bahnstrecke vom Bahnhof Schönefeld (alt) über den BAR und eine ca. 4 km lange Neubaustrecke bis zum Flughafen,
– Errichtung eines Bahnhofs unter dem Terminal mit zwei Bahnsteigen (vier Gleise Länge 405 m), für Fern- und Regionalverkehr und einem S-Bahnsteig (zwei Gleise, Länge ca. 150 m) sowie einer oberirdischen eingleisigen Kehranlage für Regionalzüge,
– Bau eines gemeinsamen ca. 3,0 km langen Tunnelbauwerks für Regional-, Fern- und S-Bahnverkehr unter dem Flughafen hindurch,
– Neubau und Einbindung des 2. Gleises der Mahlower Nord-Ost-Kurve in die Dresdner Bahn (Südkreuz–Blankenfelde) und den BAR,
– Cargoanschlüsse für Luftfracht und Tanklager östlich des Flughafenbahnhofs,
– Gesamtkosten: 636 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Westanbindung	Berliner Außenring–Flughafen	abgeschlossen	05.09.2006	13.08.2004	07.2006	vsl. 30.10.2011
Mitte	unmittelbarer Flughafenbereich			13.08.2004	07.2006	
Ostanbindung	Flughafen–Görlitzer Bahn	abgeschlossen Fortschreibung erforderlich		*2009 gepl.*	vsl. 2010	
2. Gleis Mahlower Kurve	Anbindung Dresdner Bahn	abgeschlossen		abhängig vom Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn (läuft seit 1997)		

Teilinbetriebnahmen 2008:

– Bauzustand 3b Berliner Außenring,

Bauaktivitäten 2008

– PFA Mitte und West: Rohbau, Oberbau und Bahntechnik.

Nauen–Spandau

Projektkenndaten:

– Lückenschluss zwischen Berlin-Spandau West und Albrechtshof,
– zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Albrechtshof–Brieselang,
– Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke,
– Elektrifizierung des Abschnitts Spandau–Albrechtshof,
– Modernisierung der Sicherungstechnik.
– Streckenlänge 19 km,
– Ausbaugeschwindigkeit 160 km/h,
– Gesamtkosten 189 Mio. Euro.

Projektstand

Das Vorhaben ist abgeschlossen.

Umbau Bf Ostkreuz (Fernbahnanteil)

Projektkenndaten:

– Erneuerung des Oberbaus, des Bahnkörpers sowie sämtlicher Ingenieurbauwerke, Anpassung der Ausrüstungstechnik an den geänderten Spurplan,
– Entsprechende Gestaltung für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten,
– Errichtung von zwei Regionalbahnsteigen,
– Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte.
– Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 155 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
PFA 1	Ostbahnhof–Ostkreuz	abgeschlossen	25.09.2006	30.10.2006	17.01.2006 (bvM)	vsl. 2016
PFA 2	Ostkreuz–Bahnbögen Rummelsburg	abgeschlossen	25.09.2006	*2009 gepl.*	vsl. 2010	vsl. 2016

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– Rückbau der Fußgängerbrücke, Errichtung einer provisorischen Fußgängerbrücke,
– Beginn Errichtung der Gleis- und Bahnsteigbrücke für die Fernbahn (Innenring),
– Beginn Errichtung der SÜ Kynaststraße (bis 2010),
– Errichtung der unteren Kynaststraße.

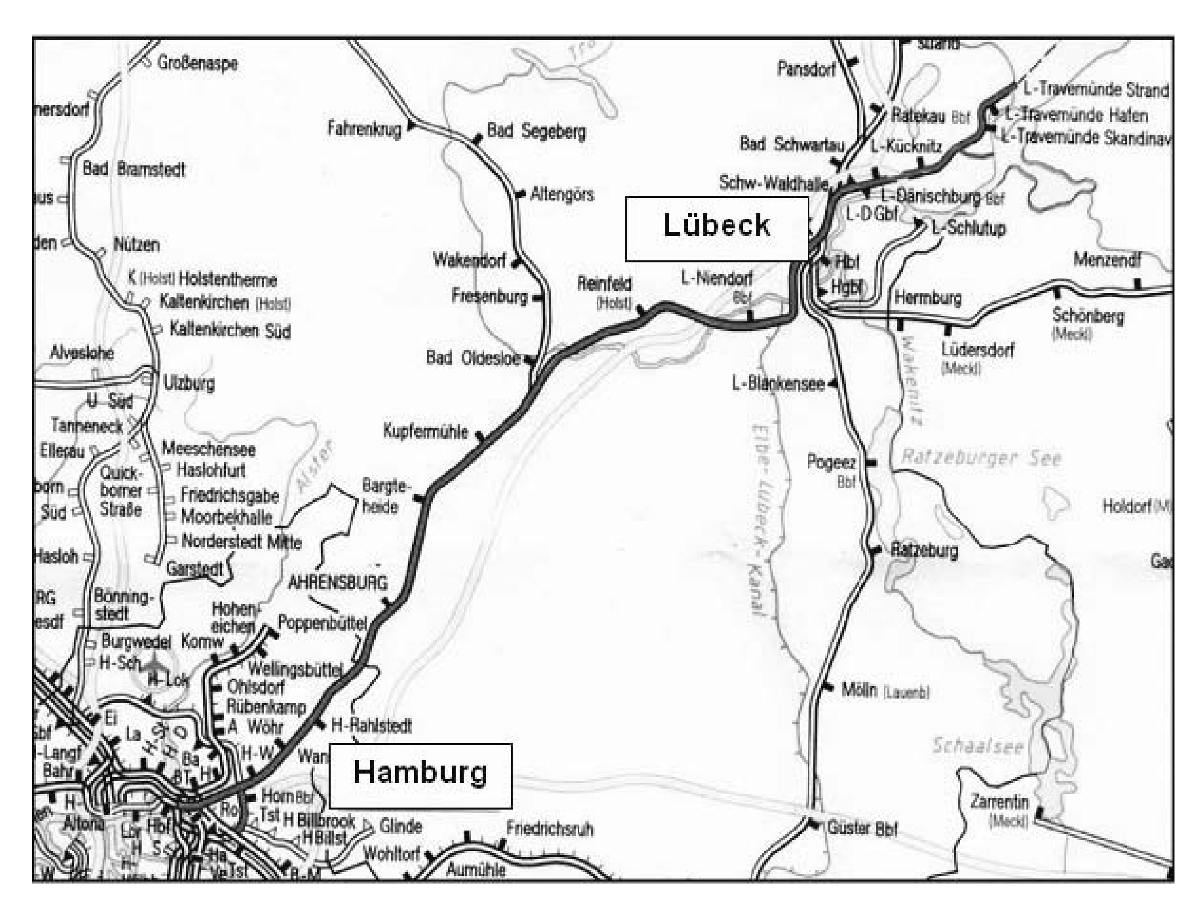
B.5 Neue Vorhaben

Tabelle 7

Vordringlicher Bedarf Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
1	ABS Hamburg–Lübeck	
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe	
3	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen	
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover	
5	ABS Rotenburg–Minden	
6	ABS Uelzen–Stendal	
7	ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze	
8	ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)	
9	ABS (Amsterdam–) Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)	
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)	
11	ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL	
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	
13	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar	
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 21
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 25
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ (–Prag)	
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 5
19	ABS (Venlo–) Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen/ Rheydt–Rheydt-Odenkirchen	
20	ABS Düsseldorf–Duisburg	
21	ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 22
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg	
24	ABS Berlin–Görlitz	
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)	
26	ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH	
27	ABS München–Lindau–Grenze D/A	
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe) Frankfurt/Main Stadion	
29	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe); KV-Neubau: Lehrte, Nürnberg; KV-Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg); Rbfe: Halle, Oberhausen	
30	SPNV	Die einzelnen Vorhaben stimmt die DB AG mit den Ländern ab, siehe B.2.4
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	

B.5.1 Projekt Nr. 1 – ABS Hamburg–Lübeck



Verkehrliche Zielsetzung:

– Beseitigung des kapazitiven Engpasses im Knoten Hamburg für die Durchführung des Güterverkehrs. Erweiterung der Kapazitäten der Strecke Hamburg–Lübeck und Lübeck Hbf–Lübeck-Travemünde.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn (v_{max} = 80 km/h), elektrifiziert,

– Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn–Hamburg-Wandsbek (v_{max} = 80 km/h), elektrifiziert,

– Dreigleisiger Ausbau Hamburg-Wandsbek–Ahrensburg (v_{max} = 160 km/h),

– Elektrifizierung Hamburg–Lübeck–Lübeck-Travemünde (v_{max} = 160 km/h),

– Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau Waldhalle und Lübeck-Kücknitz.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 85 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 80/160 km/h,

– Fahrzeitgewinn (nach Bauende):
  – SGV: 12,3 Min.,
  – SPNV (RE/RB): 5,4/8,7 Min.,
  – SPFV (160 km/h): max. 2,6 Min.,

– Gesamtkosten: 406 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td colspan="7">Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn (v_{max} = 80 km/h):</td></tr>
<tr><td>1.1</td><td>HH-Rothenburgsort (km 19,98)–Bille (km 18,90)</td><td>abgeschlossen</td><td>09.03.2005</td><td>03.2004</td><td>11.2005</td><td>09.2007</td></tr>
<tr><td>1.2</td><td>HH-Horn (km 16,65)–Bille (km 18,90)</td><td>abgeschlossen</td><td>09.03.2005</td><td>05.2004</td><td>11.2005</td><td>09.2007</td></tr>
<tr><td colspan="7">Elektrifizierung Hamburg–Lübeck/Lübeck-Travemünde (v_{max} = 160 km/h)
Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau Waldhalle und Lübeck-Kücknitz:</td></tr>
<tr><td>1</td><td>Hansestadt Hamburg (km 47,025–km 62,800)</td><td>abgeschlossen</td><td rowspan="6">15.09.2005</td><td>10.03.2004</td><td>04.09.2006</td><td>12.2008</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Kreis Stormarn (km 10,725–km 47,025)</td><td>abgeschlossen</td><td>18.03.2003</td><td>04.09.2006</td><td>12.2008</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Hansestadt Lübeck (km 0,000–km 10,725)</td><td>abgeschlossen</td><td>11.03.2003</td><td>04.09.2006</td><td>12.2008</td></tr>
<tr><td>3.1</td><td>Umrichterwerk Lübeck</td><td>abgeschlossen</td><td>01.10.2007</td><td>01.10.2007</td><td>12.2008</td></tr>
<tr><td>3.2</td><td>Schwartau Waldhalle–Lübeck-Kücknitz</td><td>abgeschlossen</td><td>31.07.2008</td><td>01.08.2008</td><td>vsl. 2010</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Bereich Travemünde einschl. Skandinavienkai (km 14,300–20,650)</td><td>abgeschlossen</td><td>29.11.2007</td><td>30.11.2007</td><td>12.2008</td></tr>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2008:

– Inbetriebnahme des zweigleisigen, elektrifizierten Abschnittes Hamburg–Lübeck.

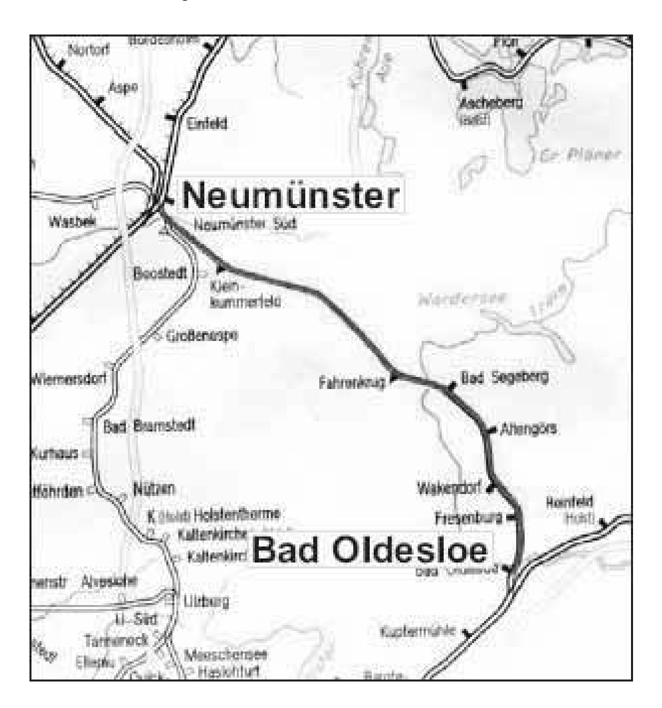
Bauaktivitäten 2008:

– Bauarbeiten zur Elektrifizierung Hamburg–Lübeck,

– Erstellung Oberleitungsanlagen für 2. Streckengleis,

– Baubeginn 2.Gleis Schwartau Waldhalle–Lübeck-Kücknitz.

B.5.2 Projekt Nr. 2 – ABS Neumünster–Bad Oldesloe



Verkehrliche Zielsetzung:

– Güterumfahrung für Hamburg insbesondere zur Entlastung des Knotens Hamburg.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster–Bad Oldesloe.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 45 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 304 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Neumünster–Bad Oldesloe	offen	offen	offen	offen	offen

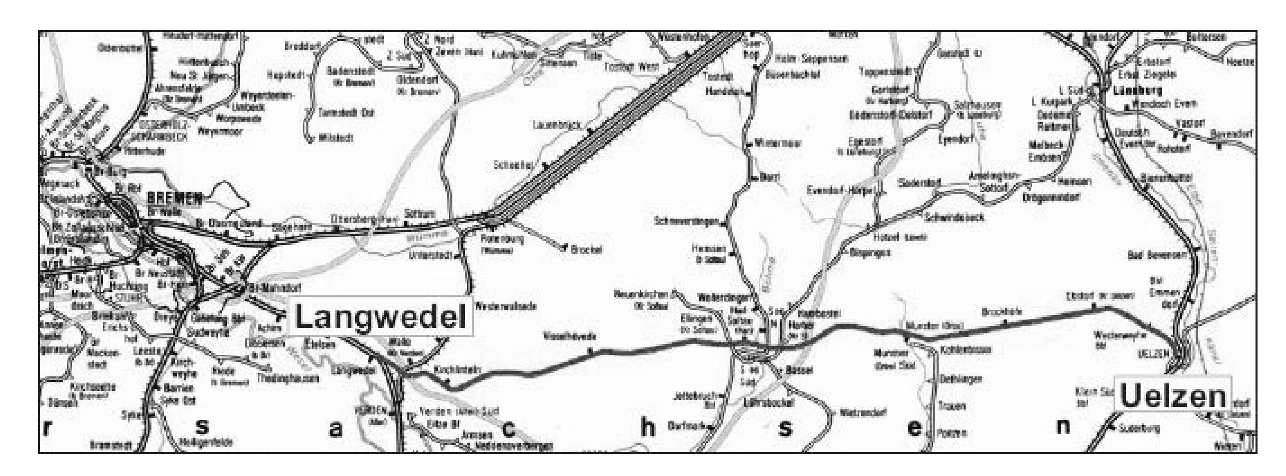
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.3 Projekt Nr. 3 – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen



Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Bremer Häfen an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes.

Geplante Maßnahmen:

– Ertüchtigung der Strecke für v_{max} = 120 km/h,

– Elektrifizierung,

– Bau des ESTW Soltau.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 97 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h,

– Gesamtkosten: 65 Mio. Euro (ohne Oldenburg–Wilhelmshaven).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Langwedel–Uelzen Bahnstromleitung	Vorplanung abgeschlossen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens (JadeWeserPort) durch Ertüchtigung der Strecke (durchgehende Zweigleisigkeit von Oldenburg bis Sande, Elektrifizierung) sowie Ausbau der Streckenabschnitte nördlich Sande (Sande–Weißer Floh–Ölweiche).

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 68 km,
  – Oldenburg–Sande: 45 km,
  – Sande–Wilhelmshaven: 7 km,
  – Sande–Weißer Floh–Ölweiche 16 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h,
– Gesamtkosten: 264 Mio. Euro,
  (ohne ABS Langwedel–Uelzen sowie ohne 1. Baustufe; vorläufige Angabe DB Netz AG).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe:						
Wiederher-stellung Be-fahrbarkeit mit 100 km/h	Oldenburg–Wilhelmshaven	abgeschlossen	SV	entfällt	03.2003	12.2003
2. Baustufe:						
Anbindung JadeWeserPort	LST-Ausrüstung Nordstrecke, Neu-bau Kreuzungsbf Accum, Unter-grundertüchtigung Sande–Weißer Floh, ggf. Bahn-umgehung Sande					
Planungs-abschnitt 1	Strecke 1540, km 3,6–km 5,0	begonnen	*04.03.2009*	vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2013
Planungs-abschnitt 2	Strecke 1540, km 0,0–km 6,0; Strecke 1532 km 0,0–km 10,6; Strecke 1553 km 0,0–km 0,6	abgeschlossen	*04.03.2009*	*2009 gepl.*	*2009 gepl.*	vsl. 2010
3. Baustufe:						
Herstellung durchgehende Zweigleisig-keit und Elek-trifizierung	Oldenburg–Sande–Weißer Floh–Ölweiche (JadeWeserPort) Sande–Wilhelms-haven	grobe Vorpla-nung liegt vor	vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2014

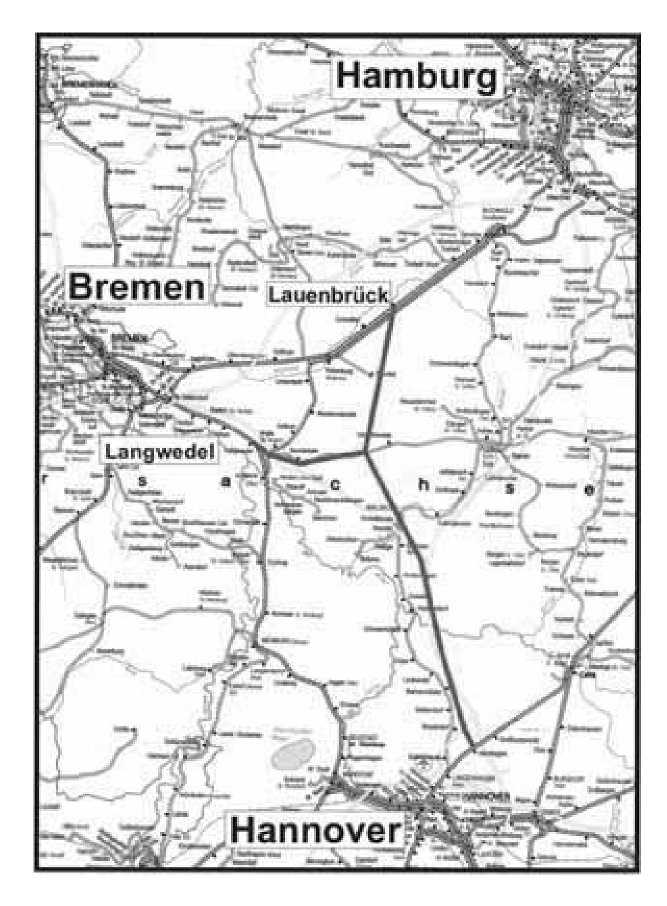
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.4 Projekt Nr. 4 – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover



Verkehrliche Zielsetzung:

– Kapazitive Erweiterung der Korridore Hamburg–Hannover und Bremen–Hannover mit dem Ziel der Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs,

– Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

Geplante Maßnahmen:

– Neubau einer zweigleisigen NBS für v_{max} = 300 km/h von Lauenbrück (Strecke Hamburg–Bremen) bis Isernhagen (Strecke Celle–Hannover),

– zweigleisiger Ausbau Visselhövede–Langwedel, v_{max} = 160 km/h bis zur Strecke Hannover–Verden (Aller)–Bremen,

– Neubau einer zweigleisigen Verbindungskurve von der NBS nach Visselhövede (Strecke Langwedel–Uelzen).

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:
  – Lauenbrück–Hannover: 92 km (NBS),
  – Langwedel–Visselhövede: 22 km (ABS),
– Entwurfsgeschwindigkeit
  – NBS: 300 km/h,
  – ABS: 160 km/h,
– Fahrzeit Hamburg–Hannover:
  – vor Baubeginn: 69 Min.,
  – nach Bauende: 56 Min.,

– Fahrzeit Bremen–Hannover:
  – vor Baubeginn: 54 Min.,
  – nach Bauende: 46 Min.,
– Gesamtkosten: 1 284 Mio. Euro.

Projektstand

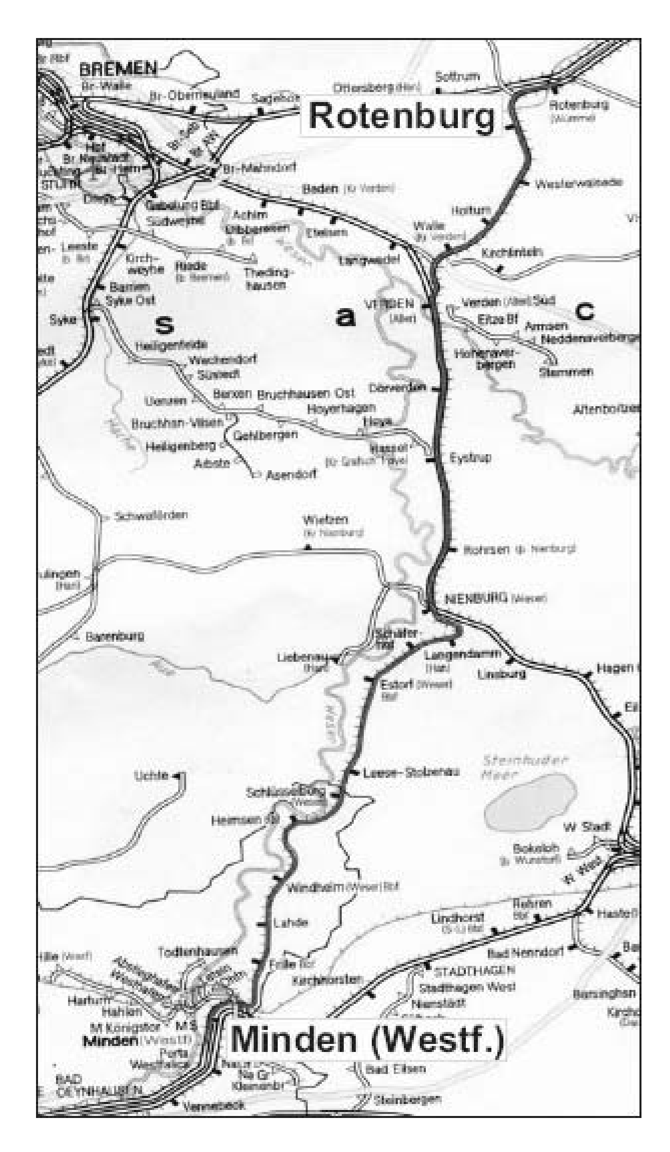
Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Lauenbrück–Isernhagen	Vorentwurfs-planung abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Visselhövede–Langwedel					
	Verbindungskurve NBS–Visselhövede					

Teilinbetriebnahmen 2008:
– keine,

Bauaktivitäten 2008:
– keine.

B.5.5 Projekt Nr. 5 – ABS Rotenburg–Minden



Verkehrliche Zielsetzung:

– Entflechtung der schnellen und langsamen Verkehre: Ausbau der Strecken Hamburg–Rotenburg–Verden–Nienburg–Minden als Vorrangstrecke für Verkehre mit niedrigem Geschwindigkeitsniveau.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau Verden–Rotenburg,

– Zweigleisiger Ausbau Nienburg–Minden.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:
  – Verden–Rotenburg: 26 km,
  – Nienburg–Minden: 51 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 348 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Verden–Rotenburg	Vorentwurfs-planung 1998 abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Nienburg–Minden					

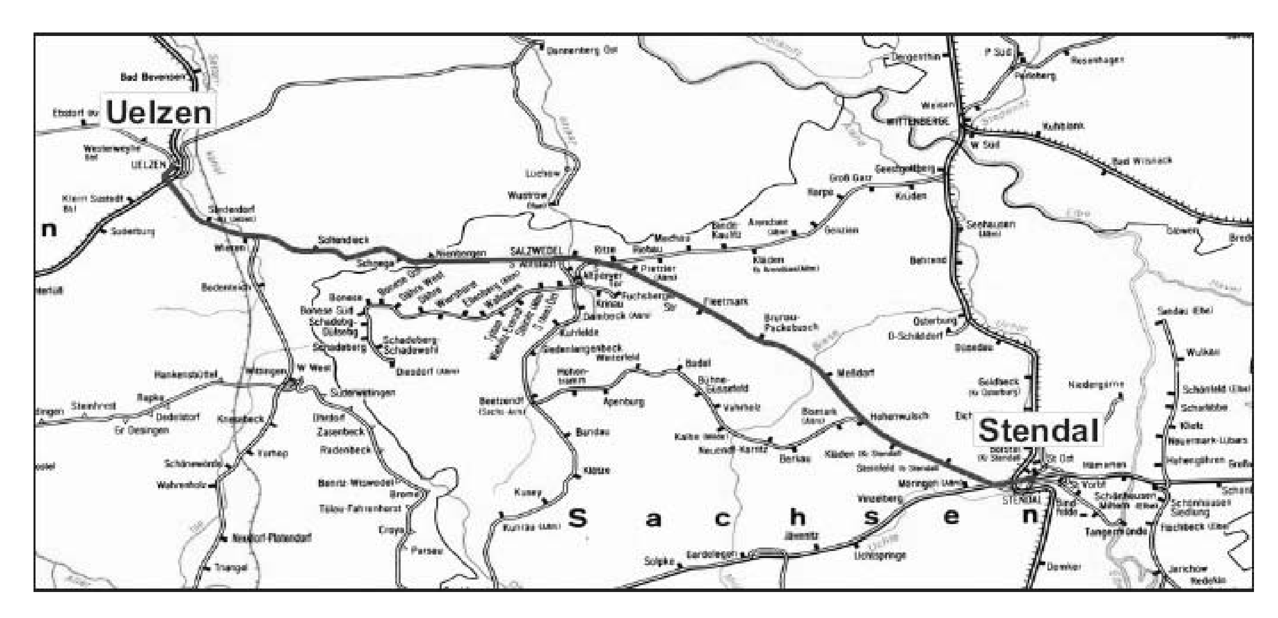
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.6 Projekt Nr. 6 – ABS Uelzen–Stendal



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserte Verbindung der alten und neuen Bundesländer mit der Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen insbesondere für den Güterverkehr,

– Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 113 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,

– Gesamtkosten: 139 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Uelzen–Stendal	offen	offen	offen	offen	offen

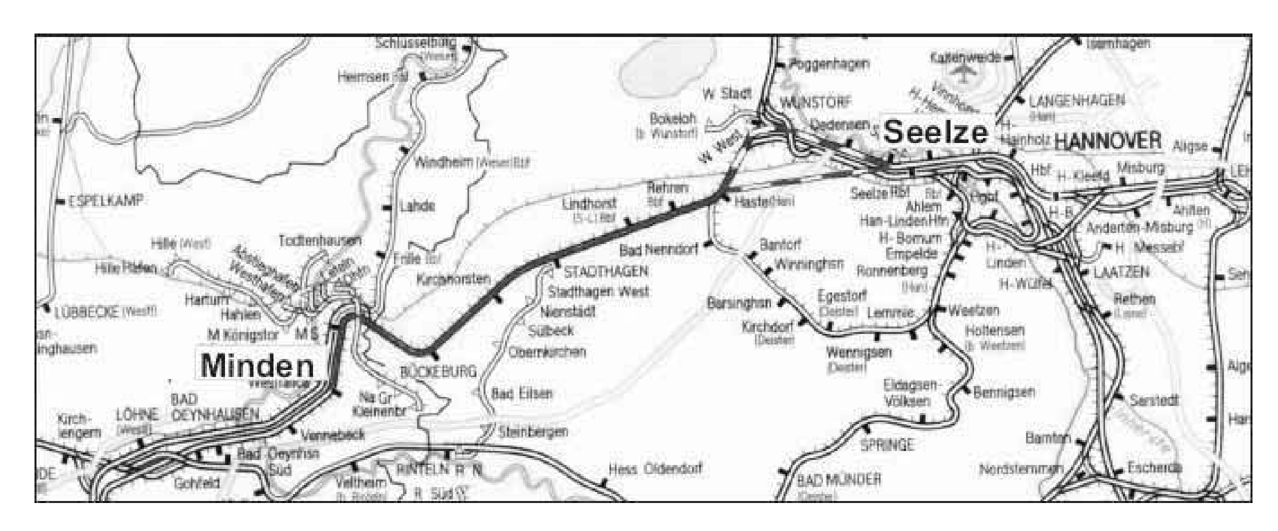
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.7 Projekt Nr. 7 – Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze



Verkehrliche Zielsetzung:

- Beseitigung des zweigleisigen Engpasses Wunstorf–Minden,
- geschwindigkeitsorientierte Entmischung der Verkehre zwischen Wolfsburg/Hannover und Löhne im Korridor Berlin–Hannover–Westdeutschland
- Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen

- Zweigleisiger Ausbau Minden–Haste,
- Zweigleisige Ausbau-/Neubaustrecke Haste–Seelze.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: ca. 71 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: bis zu 230 km/h,
- Gesamtkosten: 901 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	ABS Minden–Haste	offen	offen	offen	offen	offen
	ABS/NBS Haste–Seelze					

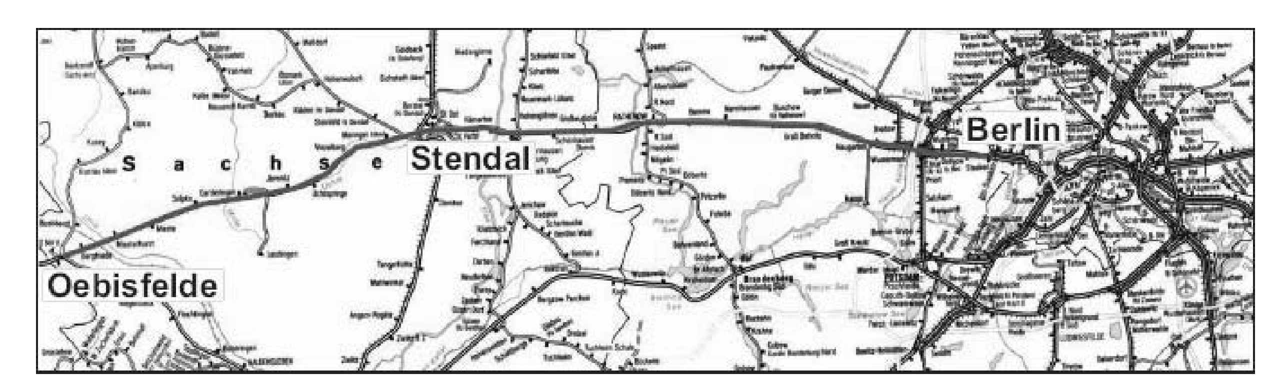
Teilinbetriebnahmen 2008:

- keine,

Bauaktivitäten 2008:

- keine.

B.5.8 Projekt Nr. 8 – ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Kapazitive Erweiterung des Korridors Hannover–Berlin für den Güterverkehr durch den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Stammstrecke,
- Verkürzung der Reisezeiten im Personennahverkehr und Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung der Stammstrecke.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Stammstrecke im Abschnitt Oebisfelde–Stendal–Wustermark einschließlich einer Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 141 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 468 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	Oebisfelde–Stendal	offen	offen	offen	offen	offen
	Stendal–Berlin					

Teilinbetriebnahmen 2008:

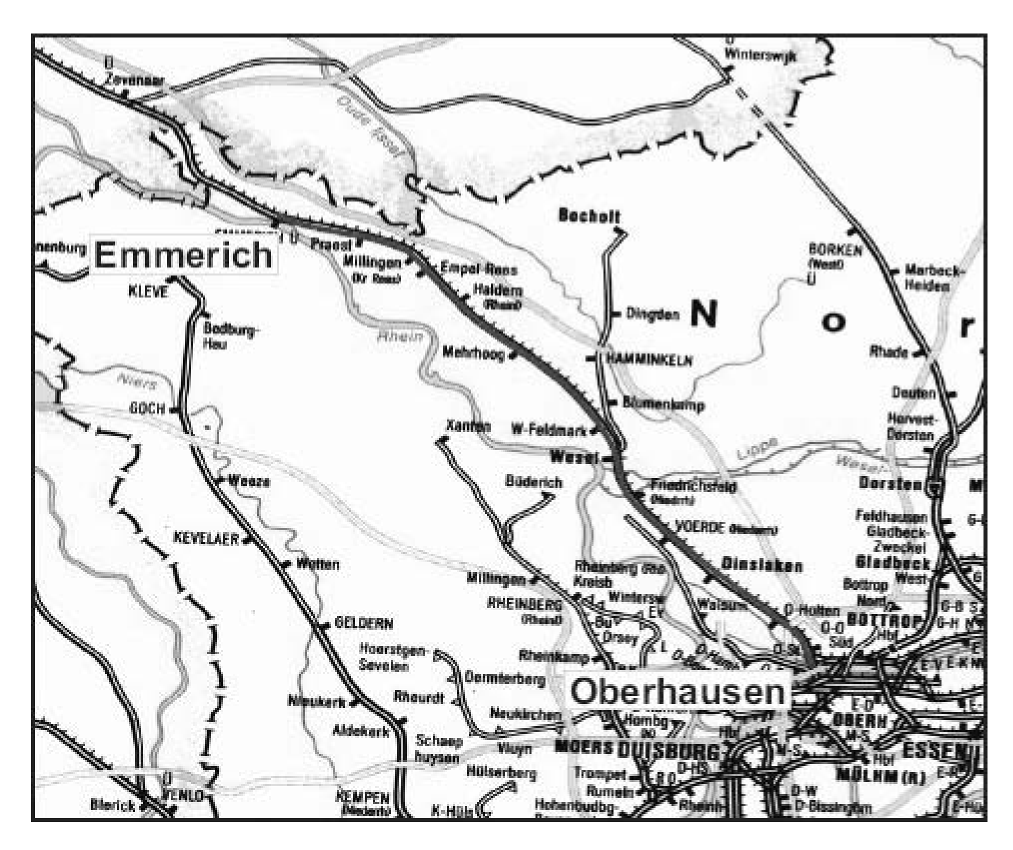
- keine,

Bauaktivitäten 2008:

- keine.



B.5.9 Projekt Nr. 9 – (Amsterdam–) Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31. August 1992).

Geplante Maßnahmen:

– Herstellung niveaufreier Verbindungskurven im Großraum Oberhausen,
– Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke,
  – durch Verdichtung der Blockteilung,
  – durch Bau eines elektronischen Stellwerkes,
– Dreigleisiger Ausbau.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 73 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten: 1 135 Mio. Euro (incl. Investitionsanteil des Landes NW).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
I	ESTW Emmerich ohne Blockverdichtung	abgeschlossen	08.12.2005	01.07. 2008	12.2005	vsl. 2010
I	Blockverdichtung	abgeschlossen	08.12.2005	vsl. 2010	vsl. 2011	vsl. 2011
II	3-gleisiger Ausbau Oberhausen–Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
III	Kapazitätsertüchtigung Bf Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
IV	2-Gleisigkeit Oberhausen-Sterkrade–Grafenbusch	offen	offen	offen	offen	offen

Die am 15. Oktober 2004 in Betrieb genommenen niveaufreien Verbindungskurven im Großraum Oberhausen wurden bei den Maßnahmen „L 01“ (Restmaßnahmen < 50 Mio. Euro) eingestellt.

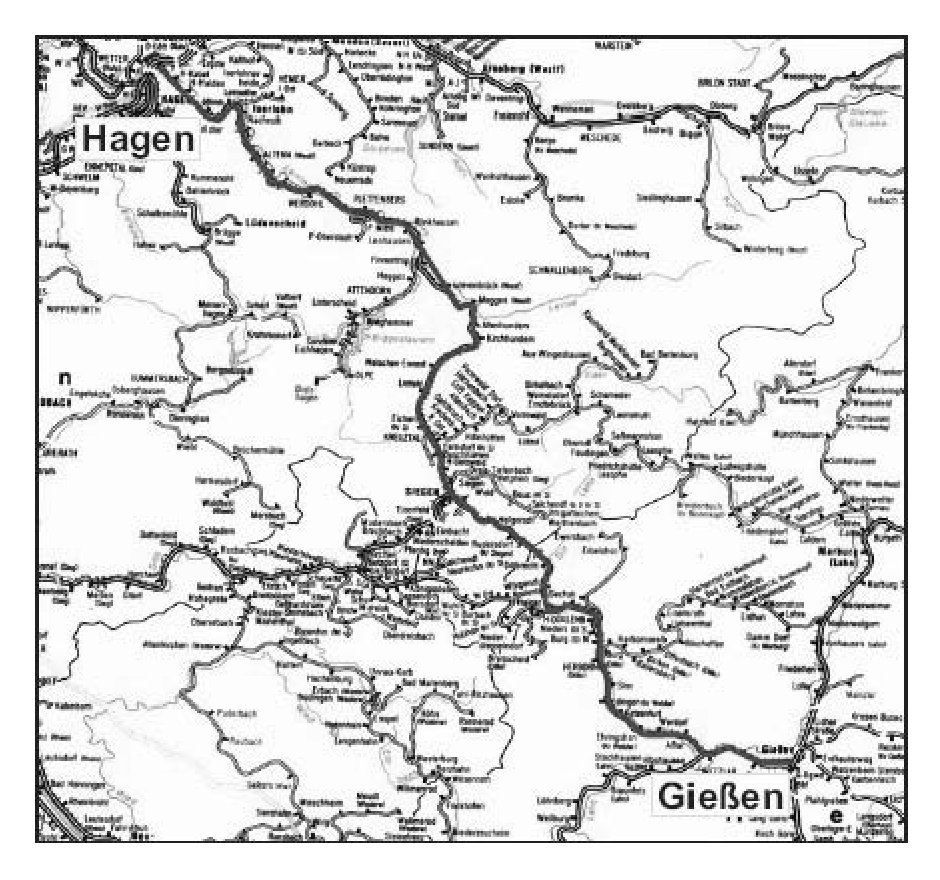
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– Baubeginn Kabeltiefbau für das ESTW Emmerich (ohne Blockverdichtung).

B.5.10 Projekt Nr. 10 – ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reisezeiten für den Personenverkehr durch Ausbau der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

– Anpassung NeiTech für v_{max} = 160 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 170 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: bis 160 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 125 Min.,
  – nach Bauende: 100 Min.,
– Gesamtkosten: 30 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Hagen–Gießen	offen	offen	nicht erforder-lich	offen	offen

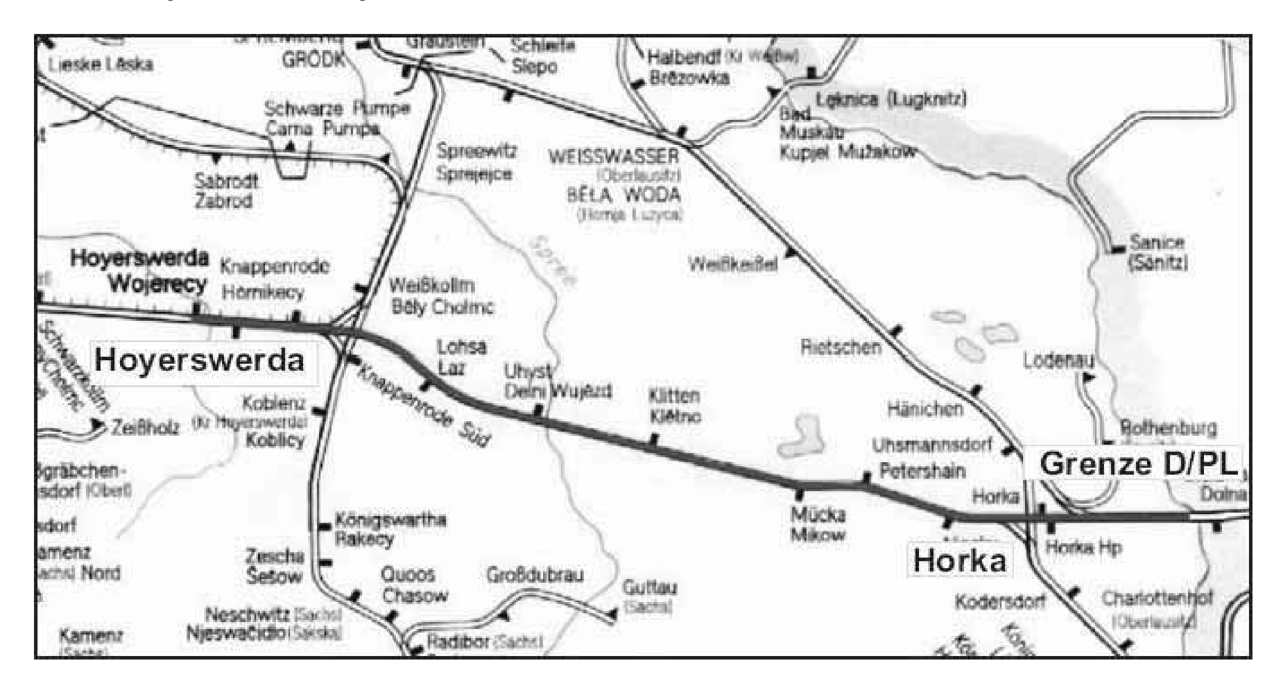
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.11 Projekt Nr. 11 – Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL



Verkehrliche Zielsetzung:

- Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen,
- Verkürzung der Transportzeiten und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung des Abschnitts Knappenrode–Horka–Grenze D/PL,
- Ausrüstung mit ESTW-Technik,
- Errichtung der Bahnstromversorgung.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 53 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 163 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1–2	Bf Knappenrode–Bf Horka	*2009 gepl.*	vsl. 2010	*2009 gepl.*	vsl. 2010	vsl. 2013
3	Bf Horka–Grenze D/PL			vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2013

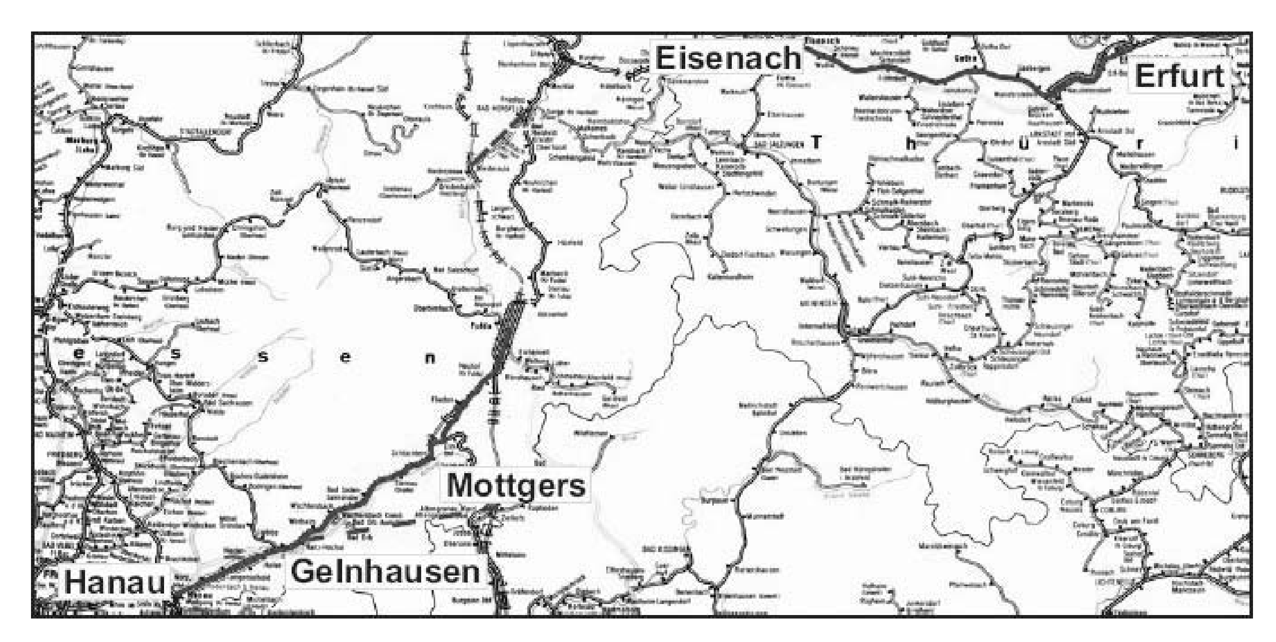
Teilinbetriebnahmen 2008:

- keine,

Bauaktivitäten 2008:

- keine.

B.5.12 Projekt Nr. 12 – ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt



Verkehrliche Zielsetzung:

– Entmischung der Verkehre und damit Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

Geplante Maßnahmen:

– viergleisiger Ausbau Hanau–Gelnhausen (v_{max} = 200 km/h),
– zweigleisige NBS Gelnhausen an die SFS Fulda–Würzburg mit höhenfreien Verbindungskurven in Richtung Fulda und Würzburg (v_{max} = 300 km/h),
– zweigleisige Verbindungskurve Niederaula (v_{max} = 160 km/h),
– Niederaula–Bad Hersfeld:
  – zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung (v_{max} = 160 km/h),
  – viergleisiger Ausbau Bad Hersfeld–Bebra (v_{max} = 160 km/h),
  – Ertüchtigung der vorhandenen zweigleisigen Strecke Eisenach–Erfurt (v_{max} = 200 km/h).

Projektkenndaten:

– Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td></td><td>Hanau–Gelnhausen</td><td rowspan="6">Vorstudien wurden abgeschlossen</td><td rowspan="6">offen</td><td rowspan="6">offen</td><td rowspan="6">offen</td><td rowspan="6">offen</td></tr>
<tr><td></td><td>NBS Gelnhausen–Mottgers</td></tr>
<tr><td></td><td>Verbindungskurve Niederaula</td></tr>
<tr><td></td><td>Niederaula–Bad Hersfeld</td></tr>
<tr><td></td><td>Bad Hersfeld–Bebra</td></tr>
<tr><td></td><td>Eisenach–Erfurt</td></tr>
</table>

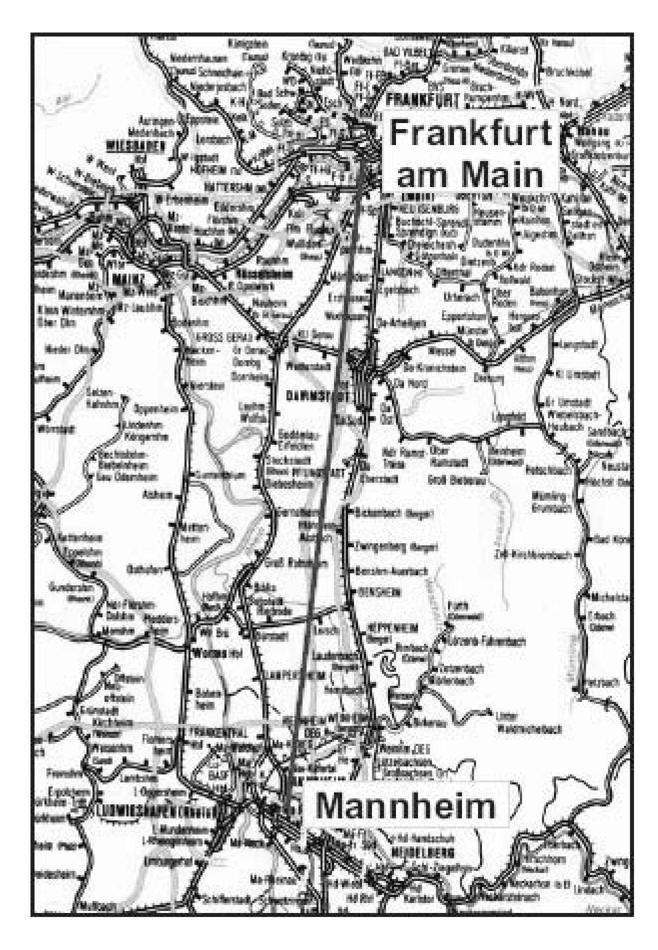
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.13 Projekt Nr. 13 – NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar



Verkehrliche Zielsetzung:

– Lückenschluss im deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz,
– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten,
– Zugewinn von zusätzlichen Verkehren im hochrangigen Fernverkehr auf den Relationen zwischen Köln–Frankfurt–Stuttgart–München,
– Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Korridor Frankfurt–Mannheim zu Gunsten des Nah- und Güterverkehrs.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisige Neubaustrecke Frankfurt Stadion–Mannheim,
– Einbindung in die vorhandene Strecke Mannheim–Stuttgart.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 84 km,
  – zusätzlich: 11 km (eingleisige Anbindung Darmstadt),
– Entwurfsgeschwindigkeit: 300 km/h,
– Gesamtkosten: 1 316 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Frankfurt Stadion–Mannheim	offen	offen	offen	offen	offen

Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg sind abgeschlossen.

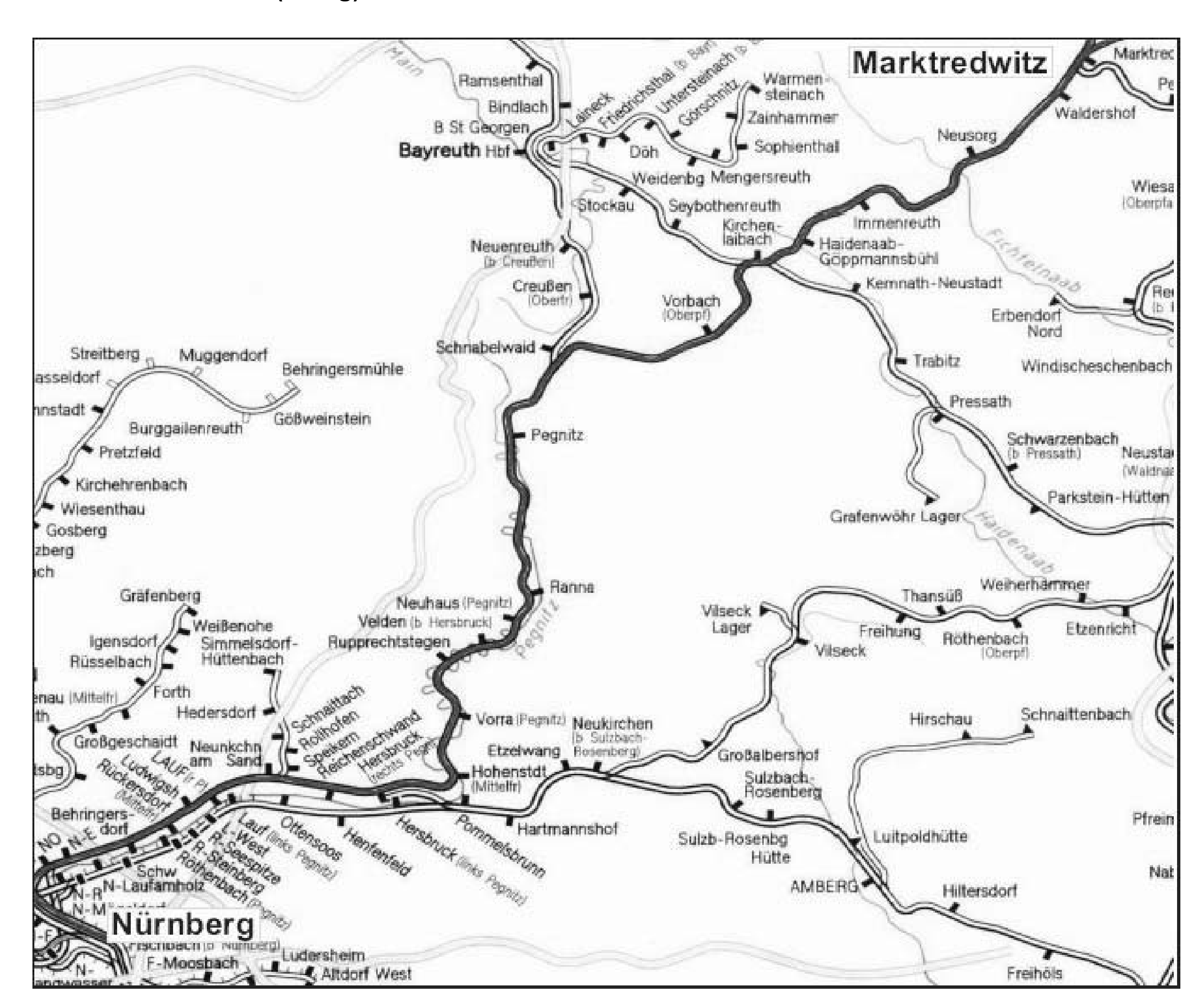
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.14 Projekt Nr. 16 – ABS Nürnberg– Marktredwitz–Reichenbach/ Grenze D/CZ (–Prag)





Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Nürnberg und Prag bei Einsatz von Neigetechnikzügen,

– Verbesserung der Betriebsqualität durch eine vollständige Elektrifizierung der Relationen Leipzig/Dresden–Nürnberg und Prag–Nürnberg,

– Steigerung der Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Elektrifizierung der Strecken Nürnberg–Marktredwitz–Hof–Reichenbach (Vogtl.) und Marktredwitz–Grenze D/CZ (–Eger),

– Neigetechnikertüchtigung zwischen Marktredwitz–Grenze D/CZ (–Prag).

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:
  – Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach: 240 km,
  – Marktredwitz–Grenze D/CZ: 16 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit für
  – Neigetechnikfahrzeuge: 160 km/h,
  – Konventionelle Fahrzeuge: 120 km/h,

– Gesamtkosten: 467 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach	offen	offen	offen	offen	offen
	Teilabschnitt Reichenbach (a)–Hof (e)	offen, VEP ist erstellt	offen	offen	vsl. 2010	vsl. 2013
	Marktredwitz–Grenze D/CZ	offen	offen	offen	offen	offen

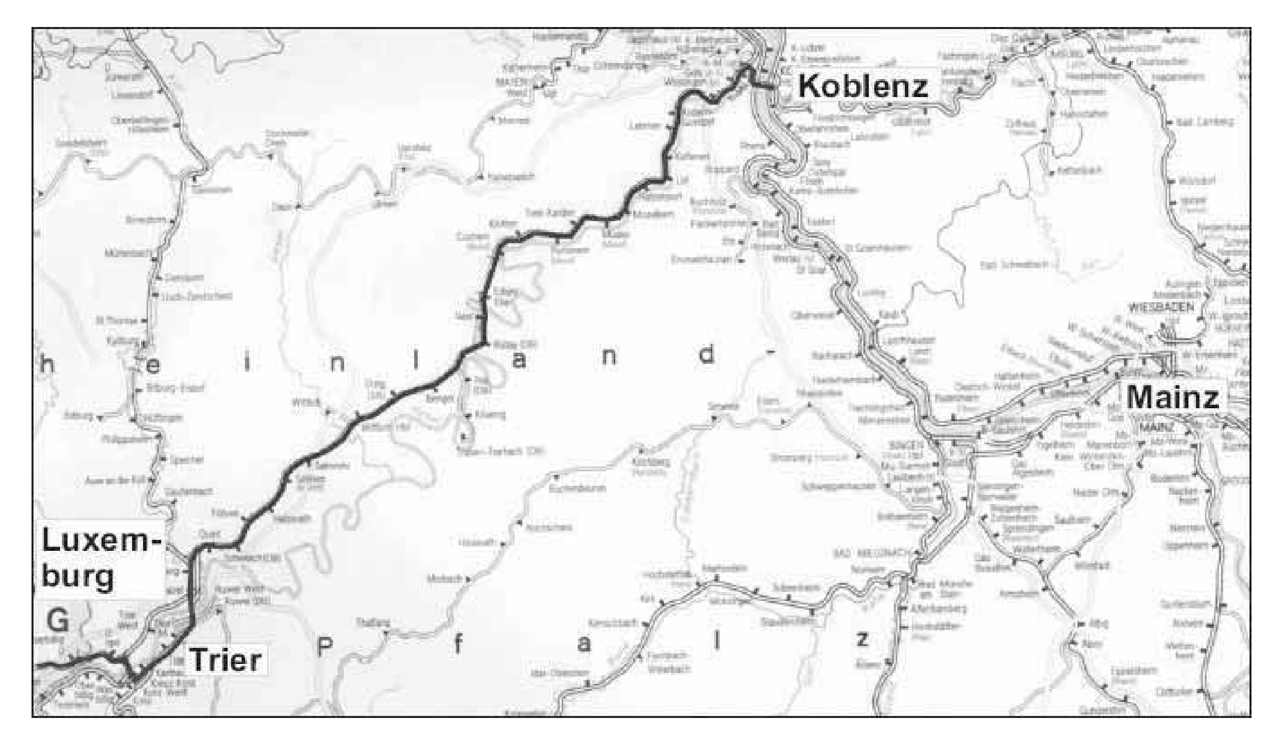
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.15 Projekt Nr. 17 – ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen durch Optimierung der Infrastruktur in der Relation Trier–Luxemburg und Verkürzung der Reisezeit in der Relation Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz durch Ausbau der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau des Streckenabschnitts Koblenz–Trier für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen,
– Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Igel–Igel-West/Wasserbillig,
– Erweiterung der Moselbrücke bei Karthaus auf zwei Gleise.

Projektkenndaten:

– Betroffene Streckenlänge:
  – Grenze Luxemburg/D–Trier: 12 km,
  – Koblenz–Trier: 112 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit
  – Neigetechnikfahrzeuge: 160 km/h,
  – konventionelle Fahrzeuge: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 39 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Erweiterung der Moselbrücke	offen	offen	offen	offen	offen
	Igel–Igel West	*2009 gepl.*	vsl. 2010	offen	vsl. 2011	vsl. 2013
	Koblenz- Trier (NeiTech)	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.16 Projekt Nr. 19 – (Venlo–) Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Kapazität für den Schienengüterverkehr zwischen den Niederlanden bzw. Belgien und Nordrhein-Westfalen und für den Schienenpersonennahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Kaldenkirchen–Dülken und Rheydt–Rheydt-Odenkirchen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 23 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,

– Gesamtkosten: 19 Mio. Euro (Investitionsanteil des Bundes).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td></td><td>Kaldenkirchen–Dülken</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td></tr>
<tr><td></td><td>Rheydt–Rheydt-Odenkirchen</td></tr>
</table>

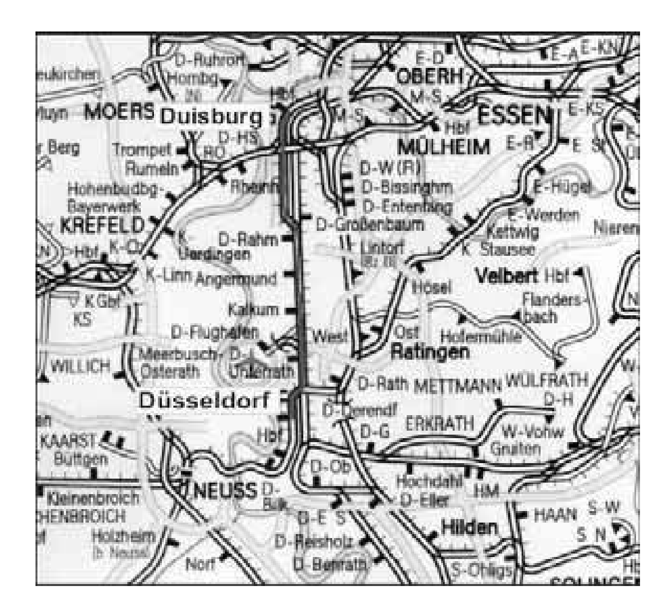
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.17 Projekt Nr. 20 – ABS Düsseldorf–Duisburg und Knotenausbauten Rhein-Ruhr-Express



Verkehrliche Zielsetzung:

– Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den Personen- und Güterverkehr,
– das Erfordernis von Ausbaumaßnahmen ist im Rahmen der vom Bund beauftragten Studie zur „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen“ bestätigt.

Geplante Maßnahmen:

– Abschnitt Duisburg Hbf (a)–Düsseldorf-Benrath: sechsgleisiger Ausbau (ABS Düsseldorf–Duisburg),
– Abschnitt Köln–Düsseldorf-Benrath: viergleisiger Ausbau (Knoten Köln),
– Abschnitt Duisburg–Dortmund: Ergänzungsmaßnahmen (Knoten Dortmund),
– des Weiteren sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Projektkenndaten:

– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten: ca. 2 000 Mio. Euro, davon
  – 550 Mio. Euro (sechsgleisiger Ausbau Duisburg–Düsseldorf),
  – Knotenmaßnahmen: 850 Mio. Euro (Köln, Düsseldorf und Duisburg),
    ca. 600 Mio. Euro (Dortmund).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe*</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td></td><td>Duisburg Hbf–Düsseldorf-Benrath</td><td>offen</td><td rowspan="3">19.12.2006</td><td>offen</td><td>offen</td><td>offen</td></tr>
<tr><td></td><td>Köln–Düsseldorf-Benrath</td><td>offen</td><td>offen</td><td>offen</td><td>offen</td></tr>
<tr><td></td><td>Duisburg–Dortmund</td><td>offen</td><td>offen</td><td>offen</td><td>offen</td></tr>
</table>

* Planungsvereinbarung; Aufnahme der Vorplanung ist erfolgt. Abschluss der Vorplanung vsl. 2010.

Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.18 Projekt Nr. 22 – ABS Münster–Lünen (–Dortmund)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr um ca. 3 Min.,
- Erhöhung der Kapazität für den Personen- und Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Münster und Lünen,
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Münster und Dortmund über Linienverbesserungen auf 200 km/h.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 57 km (Münster–Dortmund),
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Gesamtkosten: 177 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Münster–Lünen	offen	offen	offen	offen	offen
	Lünen–Dortmund					

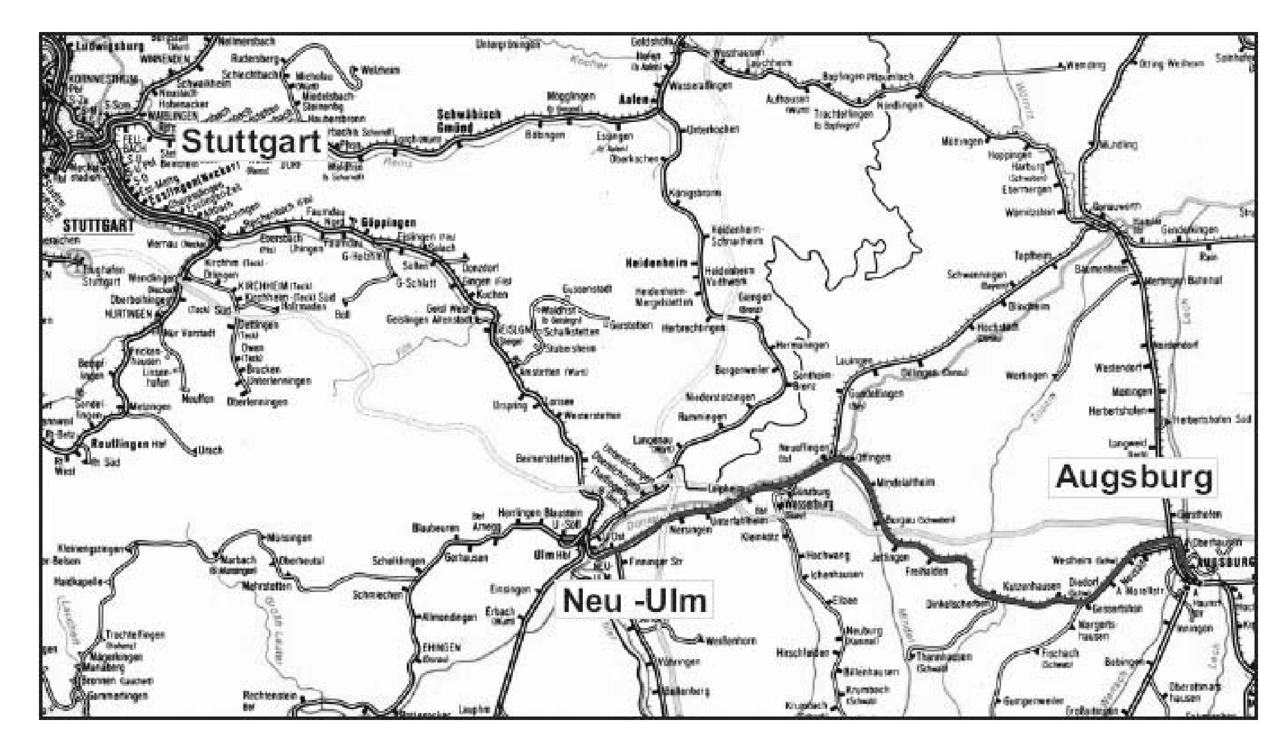
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.19 Projekt Nr. 23 – ABS Neu-Ulm–Augsburg



Verkehrliche Zielsetzung:

- Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg,
- Verkürzung der Reisezeit im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch dreigleisigen Ausbau Neu-Ulm–Neuoffingen mit v_{max} = 200 km/h.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 30 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 24 Min.,
  - nach Bauende: 21 Min.,
- Gesamtkosten : 159 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Neu Ulm–Neuoffingen	offen	offen	offen	offen	offen

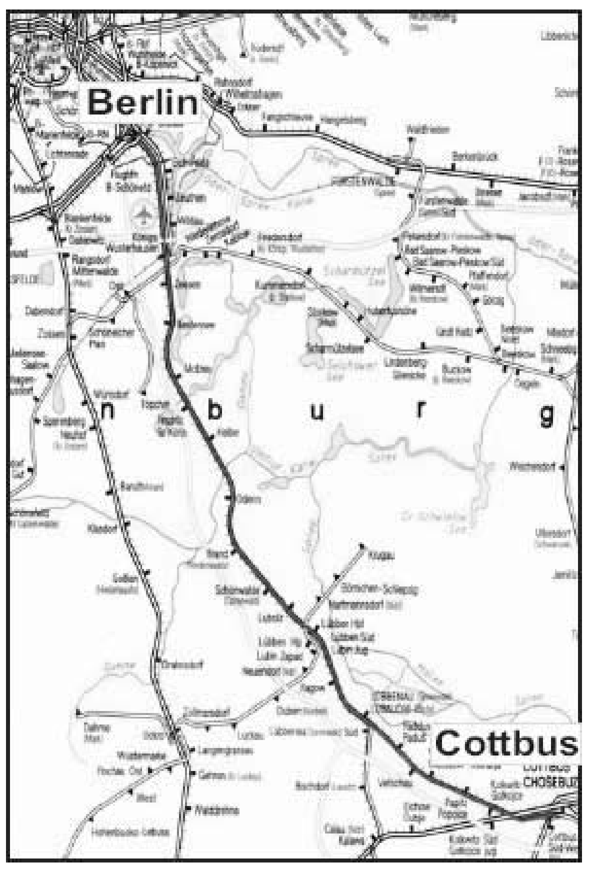
Teilinbetriebnahmen 2008:

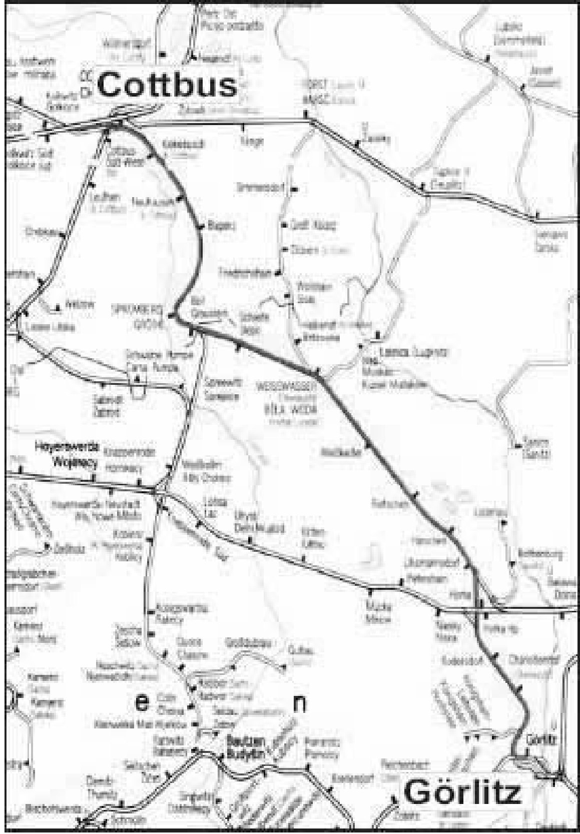
- keine,

Bauaktivitäten 2008:

- keine.

B.5.20 Projekt Nr. 24 – ABS Berlin–Görlitz





Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten im Schienenpersonen- und -güterverkehr,
– Erhöhung der Kapazitäten im Fern- und Nahverkehr,
– Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung.

Geplante Maßnahmen:

– Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf weitgehend 160 km/h,
– zweigleisiger Ausbau Lübbenau–Cottbus,
– Elektrifizierung Cottbus–Görlitz.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:
  – Berlin–Cottbus–Görlitz: 195 km,
  – Lübbenau–Cottbus: 30 km,
  – Cottbus–Görlitz: 93 km,
– Gesamtkosten: 238 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Berlin–Lübbenau[1] [2]	offen	*28.10.2009*	vsl. 2010	vsl. 2010	vsl. 2011[3]
	Lübbenau (a)–Cottbus (a) Erhöhung Strecken-geschwindigkeit[4]	2008	(2000)	II/2008	III/2008	12.2008
	Lübbenau (a)-Cottbus (a) zweigleisiger Ausbau[2]	offen	offen	offen	offen	offen
	Cottbus–Görlitz	offen	offen	offen	offen	offen

[1] Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf v = 160 km/h im Streckenabschnitt Berlin-Grünau (a)–Cottbus (a).
[2] Die Entwurfsplanung für den Bereich Berlin–Cottbus wird erarbeitet.
[3] Inbetriebnahme nur des Abschnittes Königs Wusterhausen–Lübbenau; Inbetriebnahme des Abschnitts Berlin–Königs Wusterhausen vsl. 2015.
[4] Realisierung als Bestandsnetzmaßnahme Juli–Dezember 2008 ist abgeschlossen (Finanzierung über Bestandsnetz-FinVe).

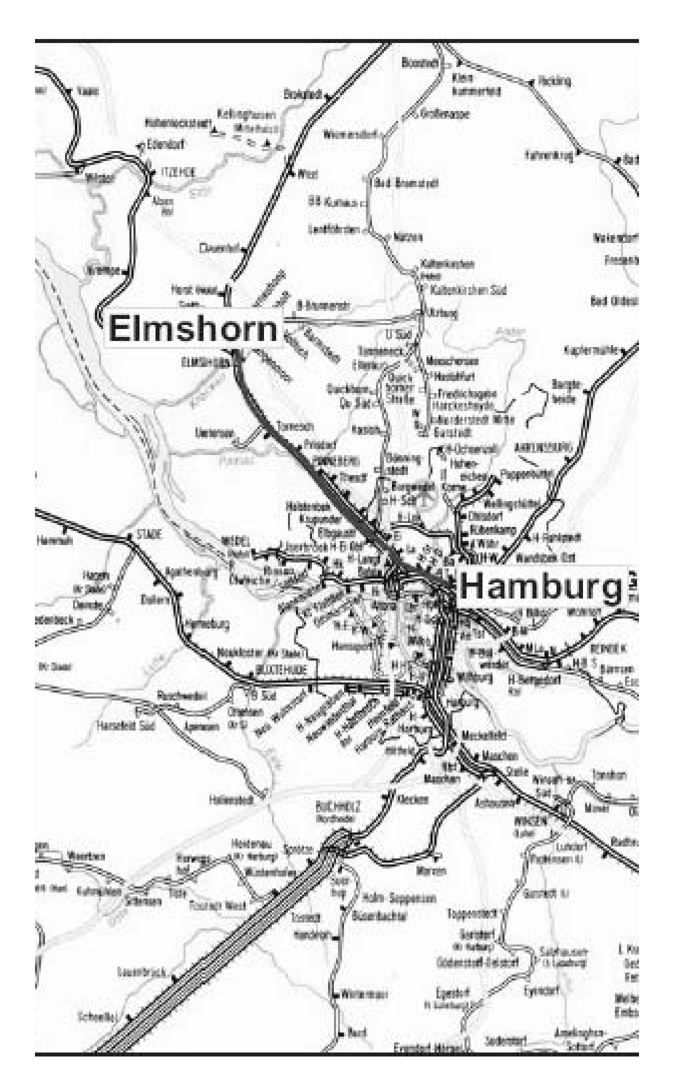
Teilinbetriebnahmen 2008:

– Abschnitt Lübbenau (a)–Cottbus (a),

Bauaktivitäten 2008:

– Lübbenau (a)–Cottbus.

B.5.21 Projekt Nr. 25 – ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
- Verbesserung des Regionalverkehrs durch die Verdichtung des Angebotes.

Geplante Maßnahmen:

- 1. Baustufe: Umgestaltung des Bahnhof Elmshorn,
- 2. Baustufe: Dreigleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn für v_{max} = 160 km/h.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 15 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 8 Min.,
  - nach Bauende: 6 Min.,
- Gesamtkosten: 75 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td></td><td>Bahnhof Elmshorn</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td></tr>
<tr><td></td><td>2. Baustufe:
Pinneberg–Elmshorn</td></tr>
</table>

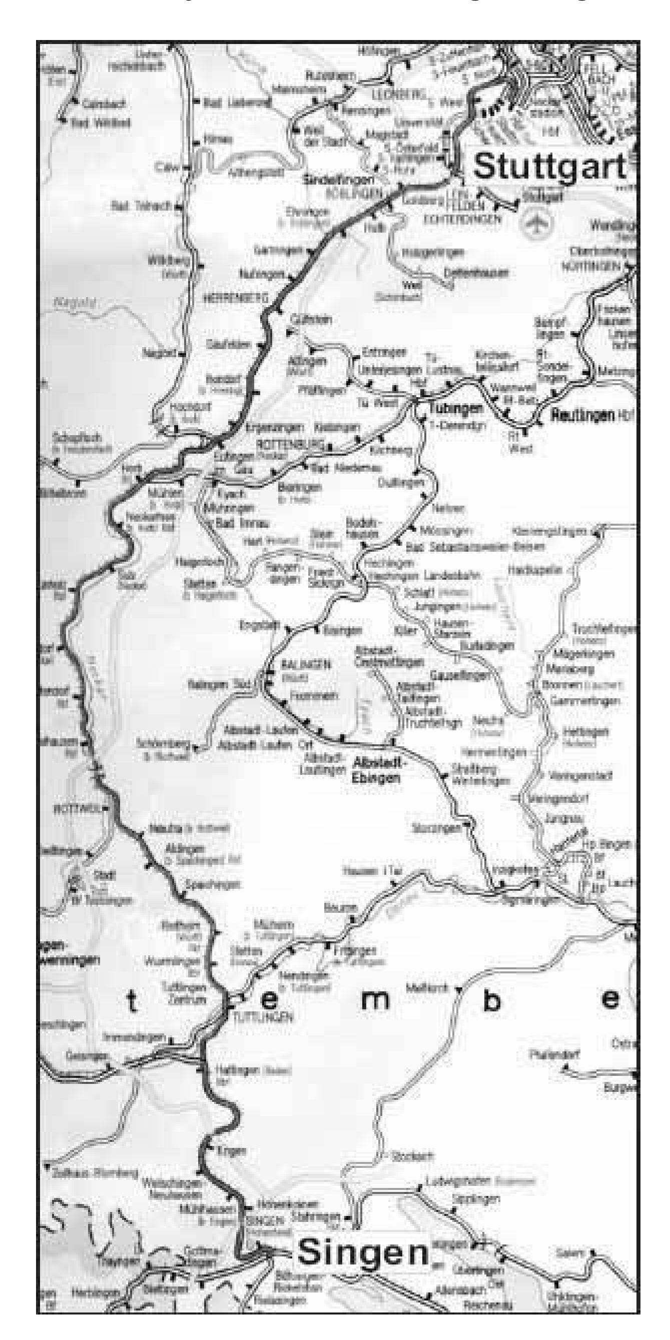
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.22 Projekt Nr. 26 – ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr,
- Erweiterung der Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen
  - Horb und Neckarhausen,
  - Rottweil und Neufra,
  - Rietheim und Wurmlingen,
  - Singener Kurve,
- Punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung.

Projektkenndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 bis 160 km/h,
- Gesamtkosten: 162 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Punktuelle „NeiTech-Maß-nahmen“	abgeschlossen	SV	entfällt	2004	2004
	Horb–Neckarhausen, Rottweil–Neufra, Rietheim–Wurmlingen, Singener Kurve	offen	offen	offen	offen	offen

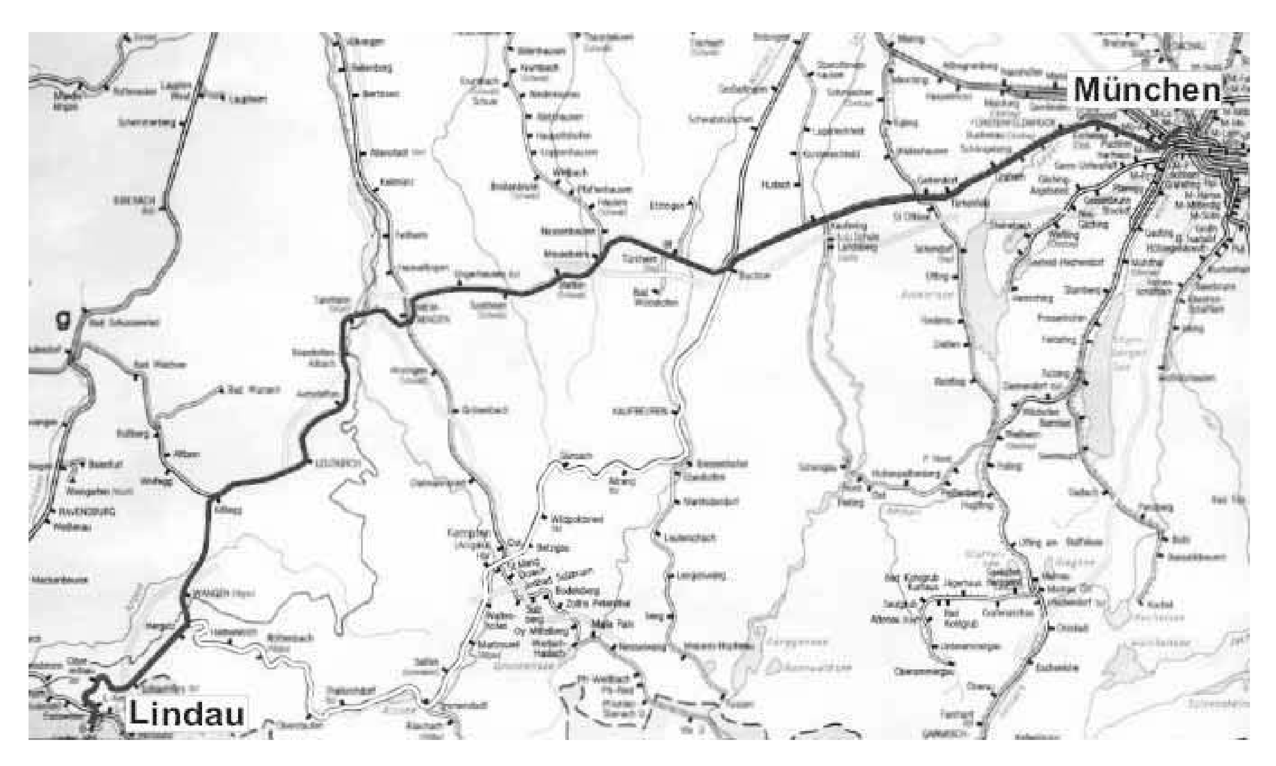
Teilinbetriebnahmen 2008:

- keine,

Bauaktivitäten 2008:

- keine.

B.5.23 Projekt Nr. 27 – ABS München–Lindau–Grenze D/A



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München–Zürich durch den Einsatz von Neigetechnik-Zügen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3 ¼ Stunden,
- Vereinfachung der betrieblichen Abläufe und Erhöhung der Streckenkapazität.

Der Freistaat Bayern beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung des Gleiskörpers,
- Verdichtung der Blockstellung,
- Ausbau der Strecke für Züge mit Neigetechnik,
- Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau,
- Bf Türkheim: Bau einer Bahnsteigunterführung und eines Mittelbahnsteigs,
- Bf Kißlegg: Bau einer Bahnsteigunterführung,
- Umbau Knoten Lindau (im Bestandsnetz).

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 198 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit 160 km/h (Züge mit Neigetechnik),
- Gesamtkosten: 251 Mio. Euro,
  - (davon Projekt lfd. Vorhaben Nr. 1: 41 Mio. Euro).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Streckennummer 5520: Geltendorf (km 42,1)– Buchloe (km 68,0)	offen	17.12.2008 19.12.2008 *17.04.2009*	offen	vsl. 2010	vsl. 2015
	Streckennummer 5360: Buchloe (km 0,0)– Memmingen (km 46,1)	offen	17.12.2008 19.12.2008 *17.04.2009*	offen	vsl. 2011	vsl. 2015
	Bf. Türkheim	offen	17.12.2008 19.12.2008 *17.04.2009*	offen	vsl. 2013	vsl. 2013
	Streckennummer 4570: Memmingen (km 31,5)– Leutkirch (km 0,0)	offen	17.12.2008 19.12.2008 *17.04.2009*	offen	vsl. 2011	vsl. 2015
	Streckennummer 4550: Leutkirch (km 68,6)– Kißlegg (km 57,7)	offen	17.12.2008 19.12.2008 *17.04.2009*	offen	vsl. 2011	vsl. 2015
	Bf. Kißlegg	offen	17.12.2008 19.12.2008 *17.04.2009*	offen	vsl. 2012	vsl. 2012
	Streckennummer 4560: Kißlegg (km 0,0)– Hergatz (km 18,6)	offen	17.12.2008 19.12.2008 *17.04.2009*	offen	vsl. 2011	vsl. 2015
	Streckennummer 5362: Hergatz (km 129,8)– Lindau-Aeschach (km 151,2)	offen	17.12.2008 19.12.2008 *17.04.2009*	offen	vsl. 2011	vsl. 2015
	Streckennummer 5421: Lindau-Aeschach (km 0,0)– Lindau-Reutin (km 1,8)	offen	17.12.2008 19.12.2008 *17.04.2009*	offen	vsl. 2011	vsl. 2015

[1] Die DB AG ist zentraler Vertragspartner;
- die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den EIU wurde am 17. Dezember 2008 abgeschlossen,
- der Vertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG wurde am 19. Dezember 2008 abgeschlossen,
- *der Vertrag zwischen der Schweiz und der DB AG wurde am 17. April 2009 abgeschlossen.*

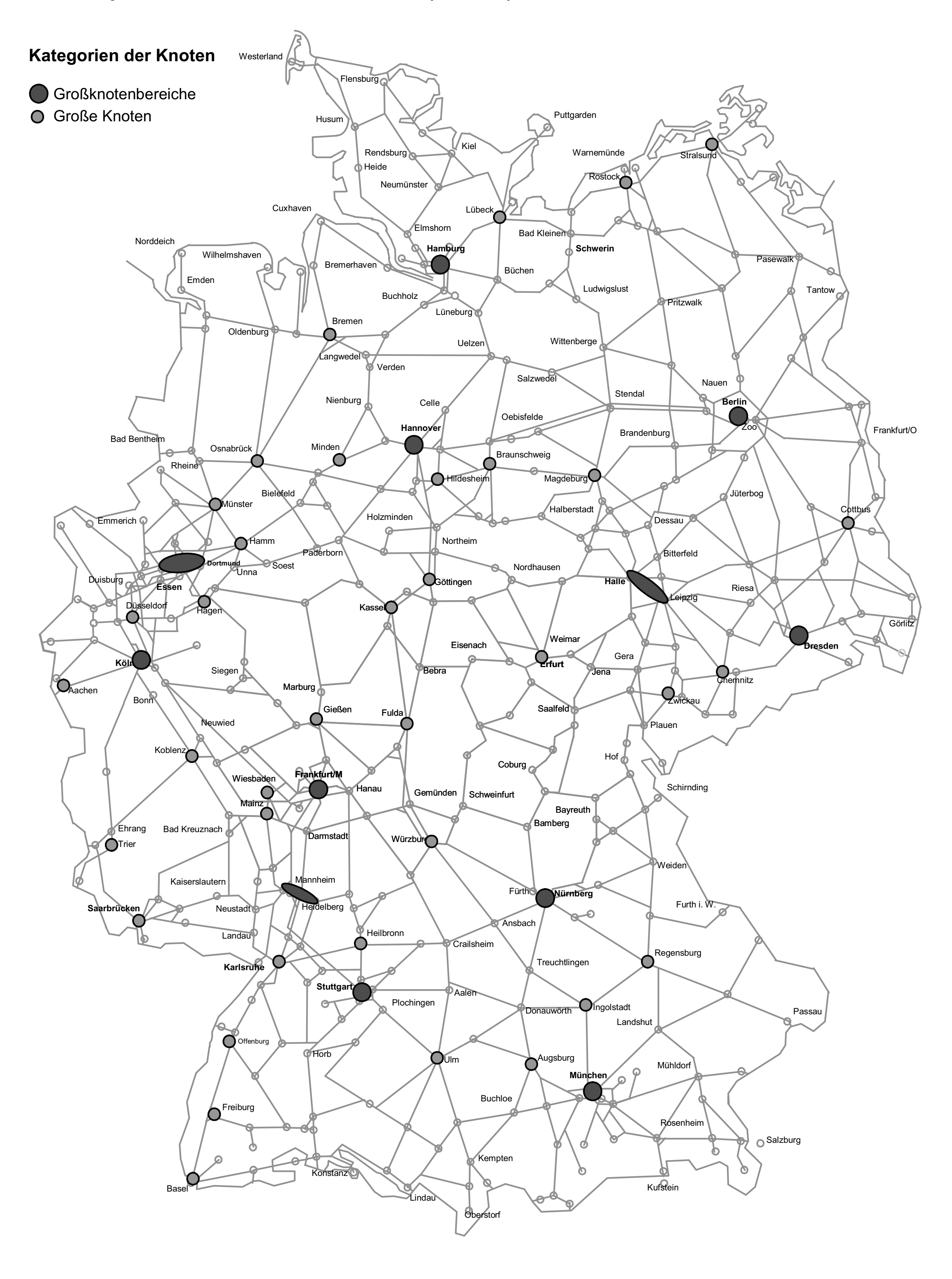
Teilinbetriebnahmen 2008:

– keine,

Bauaktivitäten 2008:

– keine.

B.5.24 Projekt Nr. 28 – Ausbau von Knoten (2. Stufe) Frankfurt/Main Stadion



Der Bund verfolgt mit dem Ausbau von Knoten das Ziel, die Leistungsfähigkeit im Schienennetz zu erhöhen und eine Verbesserung der Betriebsführung zu erlangen. Dabei können folgende Maßnahmen relevant sein:

- Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik,
- Umbau und Erneuerung der Gleisanlagen,
- Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der Ausbau- und Neubaustrecke,
- Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr.

Die DB Netz AG unterscheidet Großknotenbereiche (12), Große Knoten (etwa 40), Mittlere Knoten (etwa 140) sowie Kleine/Regionale Knoten. Die Sammelposition des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege bezieht sich auf die Großknotenbereiche und Große Knoten, ohne die Knoten im Einzelnen zu benennen. Der möglicherweise erforderliche Investitionsbedarf für die einzelnen Knoten kann erst auf der Grundlage von betrieblichen Untersuchungen ermittelt werden. Die Aufnahme der Sammelposition Knoten im neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erfolgte unter der Maßgabe des Nachweises der Wirtschaftlichkeit für den im Einzelnen vorgesehenen Infrastrukturausbau.

Projektkenndaten Knoten Frankfurt/Main Stadion:

- 1. Ausbaustufe:
  - Neuordnung der Fahrwege,
  - Optimierung der Gleisanlagen,
  - Bau ESTW Stadion mit Bedienung aus BZ,
  - Trennung der Verkehrsströme im Bf Stadion.
- 2. Ausbaustufe:
  - Bau zweier zusätzlicher Gleise für den Fernverkehr zwischen Ffm Stadion und Abzw. Gutleuthof (einschl. 3. Niederräder Brücke),
  - Niveaufreie Ein- bzw. Ausfädelung der Verbindungskurve Ffm Niederrad–Abzw. Forsthaus,
  - Trennung der Verkehre zwischen Ffm Hbf und Ffm Stadion.
- Gesamtkosten:
  - 1. Ausbaustufe: 78 Mio. Euro
  - 2. Ausbaustufe: 120 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td rowspan="3">1. Bauabschnitt</td><td>Strecke 2690,
NBS KRM
km 172,715–
km 173,611</td><td>abgeschlossen</td><td rowspan="3">23.08.2004</td><td>30.10.2003</td><td>08.03.2005</td><td>01.04.2007*</td></tr>
<tr><td>Strecke 3520,
Mainz–Ffm
km 30,438–
km 32,575</td><td>abgeschlossen</td><td>30.10.2003</td><td>08.03.2005</td><td>01.04.2007*</td></tr>
<tr><td>Strecke 3683,
Ffm–Kelsterbach
km 5,820–
km 7,176</td><td>abgeschlossen</td><td>30.10.2003</td><td>08.03.2005</td><td>01.04.2007*</td></tr>
</table>

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Bauabschnitt	Strecke 3650, Ffm Stadion–Ffm Süd km 31,380–km 33,790	abgeschlossen	23.08.2004	30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	Strecke 4010, Mannheim–Ffm km 72,745–km 74,760	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	Strecke 3683, Ffm–Kelsterbach km 5,820–km 7,176	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	ESTW Ffm Stadion	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	15.06.2008
2. Bauabschnitt	Spurplantechnischer Teilumbau Ostkopf und Umbau Südkopf mit Neubau Gleise 503 und 510 und korrespondierende Ingenieurbauwerke	abgeschlossen		11.05.2007	02.2008	vsl. 2011

* Teilinbetriebnahme ohne Ostkopf.

Teilinbetriebnahmen 2008:

– ESTW Stadion, UZ Stadion mit Bedienung aus der BZ,

Bauaktivitäten 2008:

– Neubau ESTW einschl. Signalanlagen, Neubau Stützwand Gleis 510.

B.5.25 Projekt Nr. 29a – Kombinierter Verkehr (2. Stufe)

Verkehrliche Zielsetzung:

- Ziel des Vorhabens ist es, den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Hierfür sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.
- Neben dem Neu- und Ausbau von Umschlagbahnhöfen kann auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.
- Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals,
  - der DB Netz AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und
  - von anderen privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr“ (März 1998 bis November 2002) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung ab November 2002).
- Die 2. Stufe KV beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau weiterer KV-Terminals, soweit dies für eine umfassende Standortversorgung notwendig ist.

Projekte:

- Geplante Neubaumaßnahmen:
  - Ubf Lehrte (Schnellumschlaganlage), (*Konjunkturprogramm II*),
  - Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, (*Konjunkturprogramm II*),
  - Ubf Nürnberg Hafen,
- Geplante Ausbaumaßnahmen:
  - Köln Eifeltor (3. Modul), (*Konjunkturprogramm II*),
  - Hamburg-Billwerder (3. Modul), (*Konjunkturprogramm II*),
  - München-Riem (3. Modul),
  - Kornwestheim (Verlängerung 2. Modul auf 700 m), (Seehafenhinterlandverkehr),
  - Regensburg (Ausbau), (*Konjunkturprogramm II*),
- Die Aufnahme der Sammelposition KLV in den Vordringlichen Bedarfs für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	GVZ Hafen Nürnberg	abgeschlossen	22.10.2008	05.2007	10.2007 (bvM)	*2009 gepl.*
3. Modul	Ubf München-Riem	abgeschlossen	10.11.2008	04.2009	*06.2009*	vsl. 12.2010

Teilinbetriebnahmen 2008:

- keine,

Bauaktivitäten 2008:

- Vorbereitende Maßnahmen Ubf Nürnberg Hafen.

B.5.26 Projekt Nr. 29b – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe

Verkehrliche Zielsetzung:

– Ziel der 2. Stufe[3] ist ebenfalls die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen.
– Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen
  – modernste Brems- und Fördertechnik,
  – rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,
  – rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,
  – rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,
  – funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.
– Damit wird erreicht:
  – Optimierung der Produktionsabläufe,
  – Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
  – Verbesserung der Rangierqualität,
  – Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte:

– ZBA Halle/Saale Nord,
– ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd,
– Die Aufnahme der Sammelposition KLV/Rbf in den „Vordringlichen Bedarf“ für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

Termine, Planungsstand:

Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
ZBA Halle/Saale Nord					
Halle	abgeschlossen	offen	offen	vsl. 2010	vsl. 2012/ 2014
Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abzuschließender FinVe) – Modernisierung mit 36 Richtungsgleisbremsen, 12 Förderanlagen, 4 Talbremsen, – Neubau von 16 Richtungsgleisen, – Gradientenanpassung, – Ablaufsteuerrechner mit automatischer Laufwegsteuerung und -verfolgung.					

[3] Im BVWP ’92 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP ’92 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der aktuelle BVWP 2003 kennt ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entspricht dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP ’92.

Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd					
Oberhausen-Osterfeld Süd West–Ost[1]	abgeschlossen	09.07.2007	06.2008	06.2008	12.2008
Oberhausen-Osterfeld Süd Ost-West	offen	offen	offen	vsl. 04.2012	vsl. 2015

[1] Der PFB wurde am 17. Juni 2008 aufgehoben; einzelne Maßnahmen mit Plangenehmigung. Im Vorfeld wurden ab I/2008 Maßnahmen begonnen, die keiner Plangenehmigung bedurften. Die Finanzierung der Maßnahmen, die Teil der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung sind, erfolgt ab 1. Januar 2009 aus der LuFV.

Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abzuschließender FinVe):

– Reaktivierung des West-Ost-Systems durch den Einbau von 2 Talbremsen und Erneuerung der Gleise 313 bis 324 einschließlich östliche Anbindung an das Streckennetz,
– Neubau Spitzenüberspannung,
– Gleisfeldbeleuchtung,
– Bremsprobeanlage,
– Weichenheizungsanlagen,
– Feuerwehrzufahrt und
– 4 Lokverfügungsgleise.

Teilinbetriebnahmen 2008:

– Oberhausen-Osterfeld Süd Westberg,

Bauaktivitäten 2008:

– Oberhausen-Osterfeld Süd Westberg.

B.6 Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSchwAG/DBGrG

B.6.1 Lärmsanierungsprogramm

B.6.1.1 Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist seit 1999 folgender Sachstand erarbeitet worden:

In den ersten Jahren nach Einführung des Lärmsanierungsprogramms (1999 bis 2004) sind vordringliche Härtefälle auf der Basis einer vorläufigen „Dringlichkeitsliste“ finanziert worden. In dieser Zeit hat die DB AG eine Bestandsaufnahme der Lärmemissionen im gesamten Schienennetz vorgenommen. Seit 2005 liegt ein Überblick über die aktuellen Lärmemissionen im gesamten Netz der DB AG und über den Gesamtbedarf der Lärmsanierung vor. Daraus wurde eine Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes mit entsprechender Prioritätensetzung entwickelt, die eine hohe Wirksamkeit, ausgedrückt in der jeweils erreichbaren Lärmminderung und der Anzahl der damit zu schützenden Anwohner, gewährleistet.

Diese in Zusammenarbeit mit der DB AG erarbeitete „Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ist dem Deutschen Bundestag vom BMVBS am 1. April 2005 vorgelegt worden. Damit wurde die Zusage eingelöst, einen transparenten Dialog zu führen, um zu einer verantwortungsvollen Ausgestaltung des Lärmsanierungsprogramms zu kommen.

Seit 1999 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie rund 400 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt. Damit wurden

– rund 480 Ortsdurchfahrten mit insgesamt
– rund 700 km Streckenlänge komplett saniert.

Hierbei sind

– rund 215 km Schallschutzwände errichtet sowie
– bei rund 37 000 Wohnungen Schallschutzfenster und Lüfter eingebaut sowie Dachsanierungen durchgeführt

worden. Dies erforderte, dass über 110 000 Wohnungen gutachterlich aufgenommen werden mussten.

B.6.1.2 Aktiver/Passiver Lärmschutz

In der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienen-wegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 7. März 2005 ist in § 2 Absatz 1 und 2 festgelegt, unter welchen Voraussetzungen aktive oder passive Maßnahmen zu realisieren sind.

Die unterschiedlichen Formen des Lärmschutzes sind in der Richtlinie wie folgt definiert:

– „Aktiver Lärmschutz“ an Bahnanlagen umfasst alle Maßnahmen an der Strecke, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emission) und auf seinem Ausbreitungsweg führen.
– „Passiver Lärmschutz“ umfasst alle baulichen Maßnahmen an vom Eisenbahnlärm betroffenen baulichen Anlagen zur Senkung der Schalleinwirkungen (Immissionen).
– Passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 2 der 24. BImSchV sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen werden entsprechend § 42 Absatz 2 Satz 1 BImSchG erstattet, wobei die Wertverbesserung der Gebäude durch die Anpassung an den Stand der Technik angemessen zu berücksichtigen ist.
– Entsprechend § 2 Absatz 2 der Förderrichtlinie ist bei der Betrachtung von Nutzen/Kosten-Gesichtspunkten für die Gestaltung der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels die zusätzliche Schutzwirkung aktiver Maßnahmen zu berücksichtigen. Die schalltechnischen Gutachten, die durch die DB ProjektBau GmbH bei Ingenieurbüros in Auftrag gegeben werden, sind die Grundlage für alle Sanierungsmaßnahmen. Aus ihnen resultieren die jeweiligen Anträge zur Bewilligung der Fördermittel. Auf der Grundlage der Festlegungen der Förderrichtlinie entscheidet das EBA über die Bewilligung und trifft damit letztlich auch die Entscheidung über den Anteil von aktiven bzw. passiven Lärmsanierungsmaßnahmen.

Im Jahr 2008 sind etwa 13 Prozent für passive und 87 Prozent der Fördermittel für aktive Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt worden.

B.6.2 KV-Drittförderung

B.6.2.1 Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) vom 10. März 2006 (gültig bis 31. Dezember 2008, gleichnamige Nachfolgeregelung gilt vom 16. April 2009 bis 31. Dezember 2011)

Der Bund gewährt für die nach dem BSchwAG nicht antragsberechtigten Empfänger Zuwendungen für den Bau, die Erweiterung und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, soweit sie zur Erreichung des Förderzwecks unbedingt erforderlich und die Anlagen öffentlich, d. h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich, sind.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Erhöhung

der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege wie im Übrigen auch der Wasserstraßen für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderrichtlinie soll die Entwicklung der umschlagseitigen Infrastruktur beschleunigt werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führt und der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird.

Bis Ende 2008 wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt 312,0 Mio. Euro für 40 KV-Terminals (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 58 Baumaßnahmen) bewilligt. Die Förderung bewirkt eine Jahresumschlagkapazität von ca. 3 Millionen Ladeeinheiten.

Im Berichtszeitraum gingen keine neuen Standorte ans Netz.

B.6.2.2 Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße vom 12. April 2005 (gültig vom 1. Mai 2005 bis 30. April 2008)

Der Bund gewährt dem Empfängerkreis Zuwendungen für neue Verkehrsdienstleistungen im Kombinierten Verkehr, die zur Verlagerung von Straßentransporten auf neuen Relationen führen. Neben neuen nationalen Verkehren sind auch grenzüberschreitende Relationen förderfähig, wobei hier nur für den deutschen Streckenanteil Zuwendungen gewährt werden. Die Zuwendungen können als Startbeihilfen zur Abfederung wirtschaftlicher Risiken, die mit dem Betrieb eines neuen Verkehrsdienstes in unmittelbarem Zusammenhang stehen, oder als Investitionszuschüsse für innovative kombifähige Ausrüstungen (z. B. Umschlag), die für die Erschließung neuer Beförderungspotenziale erforderlich sind, gewährt werden. Es werden keine Infrastrukturmaßnahmen gefördert.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege und Wasserstraßen für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderrichtlinie soll die Verlagerung der Straßentransporte auf die Schiene oder Wasserstraße unterstützt werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Verkehres führt und der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird.

Im Berichtszeitraum 2008 gingen die nachfolgenden acht neuen Relationen mit einem Fördervolumen von rund 9,4 Mio. Euro in Betrieb.

Tabelle 8

In Betrieb genommene KV-Relationen im Jahr 2008

Unternehmen	Relation	Inbetriebnahme	Zuwendungszweck
RRT	Duisburg–Unna/Bönen	März 2008	Startbeihilfe
Nijhof Wassink	Rotterdam–Regensburg	September 2008	Startbeihilfe
Nijhof Wassink	Neuss–Taulov	April 2008	Startbeihilfe
Nijhof Wassink	Rotterdam–München	April 2008	Startbeihilfe
Pöhland	deutsche Seehäfen–Glauchau/Wiesau–Nürnberg	April 2008	Startbeihilfe
delacher	Bremen–Nürnberg	Juli 2008	Startbeihilfe
TX Logistik	Södertälje–Marl	November 2008	Startbeihilfe
ITL Cargo	Rotterdam–Frankfurt (Oder)	Mai 2008	Startbeihilfe

B.6.3 Gleisanschlussprogramm Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 3. August 2004 (gültig vom 1. September 2004 bis 31. August 2009)

Der Bund gewährt Zuwendungen für die Errichtung, Reaktivierung und den Ausbau von privaten Gleisanschlüssen. Ziel ist die Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von dem Verkehrsträger Straße auf den Verkehrsträger Schiene.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderrichtlinie sollen Anreize zur nachhaltigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlusses führt.

Im Jahr 2008 wurden insgesamt 15 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 11,975 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 28,364 Mio. Euro gefördert.

Der Förderung liegen Verkehrsmengenverlagerungen von 1,817 Mio. t/Jahr bzw. 0,581 Mrd. tkm/Jahr zugrunde, die von den Zuwendungsempfängern jeweils über einen Zeitraum von fünf Jahren im jährlichen Durchschnitt nachgewiesen werden müssen (9,1 Mio. t/5 Jahre bzw. 2,906 Mrd. tkm/5 Jahre).

In Bezug auf die Vorjahre ist bei deutlich höherem Mitteleinsatz die Fördereffizienz gegenüber dem Vorjahr etwas gesunken. Das Antragsvolumen je Antrag hat sich deutlich erhöht. Die geförderten Gleisanschlüssen verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

Tabelle 9

Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2008

Bundesland	Anzahl	Bundesland	Anzahl
Baden-Württemberg	1	Niedersachsen	2
Bayern	4	Nordrhein-Westfalen	3
Berlin	–	Rheinland-Pfalz	2
Brandenburg	–	Saarland	–
Bremen	–	Sachsen	1
Hamburg	–	Sachsen-Anhalt	1
Hessen	1	Schleswig-Holstein	–
Mecklenburg-Vorpommern	–	Thüringen	–

B.6.4 Finanzierung von Maßnahmen nach den §§ 3, 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG-Bundesdrittel)

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen im Zuge öffentlicher Straßen (z. B. erstmaliger Einbau oder Verbesserung technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich – unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des EKrG – unterstützt wird.

Um Maßnahmen im Zusammenhang mit der Änderung von Bahnübergängen nicht an der Finanzierungsschwäche eines Beteiligten (insbesondere der kommunalen Straßenbaulastträger) scheitern zu lassen, gewährt das EKrG einen Rechtsanspruch auf Erstattung eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten, welches bei Eisenbahnen des Bundes der Bund trägt (sog. Bundesdrittel gemäß § 13 EKrG). Die beiden übrigen Kostendrittel sind von den jeweils beteiligten Baulastträgern der Verkehrswege Schiene und Straße zu tragen.

Die Entscheidung über die Durchführung einer Kreuzungsmaßnahme treffen die jeweiligen Baulastträger der sich kreuzenden Verkehrswege. Die im Rahmen der Kreuzungsmaßnahme erforderlichen Maßnahmen sind zwischen den beteiligten Baulastträgern abzustimmen und in einer Kreuzungsvereinbarung festzulegen. Diese Vereinbarung bedarf im Hinblick auf die Gewährung des Bundesdrittels grundsätzlich der Genehmigung durch den Bund.

Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2008 für das so genannte Bundesdrittel bereit gestellten Mitteln insgesamt rund 73,0 Mio. Euro abgerufen.

B.7 Entwicklung des bestehenden Schienennetzes

B.7.1 Investitionen

B.7.1.1 Finanzielle Mittel

In der folgenden Übersicht werden die abgeschlossenen Sammelfinanzierungsvereinbarungen und wesentliche Einzelfinanzierungsvereinbarungen benannt und der Bundesmitteleinsatz im Jahr 2008 dargestellt (Werte über alle EIU der DB AG nach Angaben der DB Netz AG).

Tabelle 10

Abgeschlossene Sammelfinanzierungsvereinbarungen und wesentliche Einzelfinanzierungsvereinbarungen

Vereinbarungen	Nachgewiesener Bundesmitteleinsatz 2008 (Mio. €[*])	
1. Globalvereinbarung über Bestandsnetzinvestitionen		14,94
Globalvereinbarung Oberbau		1.181,60
Sammelvereinbarung (SV) 20 „Ersatzinvestitionen in Stellwerke“		348,87
SV 5 „Investitionen, die dem Nahverkehr dienen“		49,79
SV 3 „Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und Maßnahmen zur ersatzlosen Beseitigung von Bahnübergängen“		72,32
SV 1 „Investitionen bis 15 Mio. Euro“		360,04
SV 14 „Grunderneueurng S-Bahn Berlin“		40,40
SV 11 „Abstellanlagen 750 Millionen-Euro-Paket“		19,92
SV 21 „Nachrüstung Langer Tunnel“		12,00
SV 4 „Investitionen in Bahnhofsanlagen“		75,11
SV 18 „Investitionen für Hallendächer“		7,98
SV 15 „Erneuerung 110 kV-Bahnstromleitungen“		39,42
SV 16 „Investitionen in elektrotechnische Anlagen der DB Energie GmbH“		45,31
SV 19 „Sofortprogramm Personenbahnhöfe“ (750 Millionen-Euro-Paket)		12,90
SV 17 „Rahmenplanung Rangierbahnhöfe“		0,25
SV 23 „Brandschutz Unterirdische Personenverkehrsanlagen (UPNA)“		16,41
SV 24 „GSM-R“		24,11
SV 26 „Brandschutz Oberirdische Personenverkehrsanlagen (OPNA)“		9,72

noch Tabelle 10

Vereinbarungen	Nachgewiesener Bundesmitteleinsatz 2008 (Mio. €*)	
Einzelfinanzierungsvereinbarungen		229,17
– davon wesentliche Einzelvereinbarungen, aufgegliedert nach Finanzierungsvereinbarung		
Hamburg Hbf, Brückenbaumaßnahmen	39,45	
Erneuerung der alten Mainzer Tunnel	31,35	
Schlüchtener Tunnel	27,63	
„Muldequerung" Roßlau–Dessau	18,42	
Umbau Bf Bad Schandau	17,52	
ZBA Mannheim Ost/West	11,04	
SPNV Str. Halle–Halberstadt–Vienenburg 3. Baustufe	9,11	
ABS Berlin–Rostock**	9,03	
Tragwerke Dresden Hbf Südhalle	7,57	
Eisenbahnhochbrücke Rendsburg	6,21	
Streckenertüchtigung Blankenburg–Warnow	6,03	
Kreuzungsbauwerk Falkenberg (Elster)	5,91	
Änderung Donaubrücke Deggendorf	5,82	
Ramholztunnel	5,59	
diverse Maßnahmen	28,49	
Summe Bundesmitteleinsatz		**2.560,26**

* Der Nachweisbetrag unterliegt noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und ist daher vorläufig.

** Es erfolgte eine Substitution der BHH-Mittel in ERFE-Mittel (auch für Vorjahre) in Höhe von insgesamt 86,80 Mio. Euro.

B.7.1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der DB Netz AG mit Stand März 2009

Ein qualitativ hochwertiges und zuverlässiges Verkehrsangebot auf der Schiene wird durch den Einsatz von Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen auf hohem Niveau gewährleistet. Dieser Mitteleinsatz dient der Erhaltung der Verfügbarkeit und der Modernisierung des Streckennetzes inklusive der Verkehrsstationen und der Energieversorgungsanlagen der DB AG. Im Jahr 2008 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG Bundesmittel in Höhe von rund 2,6 Mrd. Euro in das Bestandsnetz investiert. Dazu sind rund 0,5 Mrd. Euro Eigenmittel der Bahn investiert worden.

Die größten Investitionsblöcke stellten der Oberbau mit rund 1 200 Mio. Euro, die Leit- und Sicherungstechnik mit rund 350 Mio. Euro und kleinere Einzelmaßnahmen, d. h. mit einem Investitionsvolumen von jeweils kleiner als 15 Mio. Euro, wie Brücken, Durchlässe und Stützbauwerke mit insgesamt rund 360 Mio. Euro Bundesmittel dar.

Im Berichtsjahr sind insgesamt rund 1 750 km Gleis und rund 1 600 Weichen erneuert worden sowie 78 elektronische Stellwerke in Betrieb genommen worden.

Der Infrastrukturaufbau für das GSM-R Netz mit einem Umfang von 24 350 km wurde, bis auf Restleistungen von ca. 440 km, in 2008 abgeschlossen. Diese Restleistungen konnten wegen Zusammenhangsmaßnahmen mit bahnbetrieblichen Projekten nicht realisiert werden.

Bemerkenswerte Einzelprojekte des Jahres 2008 waren:

- City-Tunnel Leipzig (Rohbaumaßnahmen),
- Schlüchterner Tunnel (Neubau 2. Röhre),
- Tragwerke Dresden Hbf Südhalle,
- Erneuerung Kreuzungsbauwerk Falkenberg (Elster),
- NeiTech Erfurt–Würzburg, 2. Bauabschnitt,
- Ramholztunnel zwischen Flieden und Gemünden,
- alter Mainzer Tunnel,
- Muldequerung Roßlau–Dessau,
- Erneuerung der Überbauten in Hamburg Hbf.

B.7.2 Instandhaltung nach Angaben der DB Netz AG mit Stand März 2009

Die Instandhaltungsaufwendungen für das Bestandsnetz beliefen sich in 2008 auf rund 1,41 Mrd. Euro über alle EIU (2007: 1,65 Mrd. Euro, 2006: 1,72 Mrd. Euro), davon

- DB Netz AG inkl. RNI GmbH:
  1,22 Mrd. Euro (2007: 1,48 Mrd. Euro, 2006: 1,54 Mrd. Euro),
- DB Station&Service AG:
  0,14 Mrd. Euro (2007: 0,11 Mrd. Euro, 2006: 0,10 Mrd. Euro),
- DB Energie GmbH:
  0,05 Mio. Euro (2007: 0,06 Mrd. Euro, 2006: 0,08 Mrd. Euro).

B.7.3 Netzgrößenentwicklung

Tabelle 11

Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes

	01.01.2008	Zugänge	Abgänge	31.12.2008
Gleislänge in km	63.897,1	265,3*	-140,6	64.021,8
Betriebslänge in km	33.896,6	9,5	-126,3	33.779,8
Hochgeschwindigkeitsnetz (v > 160km/h)	3.262,5	0	0	3.262,5
elektrisch betriebene Strecken in km	19.543,7	104,2	-3,1	19.644,8
Stellwerke (Anzahl)	4.585	78	-189	4.474
davon ESTW	815	78	0	893
Weichen (und Kreuzungen, Anzahl)**	71.144	182	-2.094	69.232
Brücken (Anzahl)	27.165	25	–96	27.094
Bahnübergänge (Anzahl)**	19.011	29	-1.059	17.981
davon technisch gesichert	10.923	65	-433	10.555
Tunnel (Anzahl)	778	0	-8	770
Tunnellänge in km***	482,5	11,4	-1,7	492,2
Stromnetz in km	7.751,2	2,8#	0	7.754,0
Personenbahnhöfe/Haltepunkte## (Anzahl)	5.699	19	0	5.718
Personenaufzüge (Anzahl)	1.539	30	0	1.569

* Zugänge „Länge aller Gleise“:
– ca. 241 km aus verbesserte Dateneinpflege SAP R/3-Netz (Umbuchungen aktiver Gleisabschnitte in den Anlagenzustand „betriebsnotwendig“, Pflege der Gleislänge in der 4. Ebene des Technischen Platzes in SAP R/3-Netz [dadurch Veränderung der Gleislänge in der 3. Ebene, die Basis für den hier ermittelten Bestand ist]), 24 km aus Inbetriebnahme (vgl. Anlage)

** Entwicklung „Anzahl Weichen und Kreuzungen“ und „Bahnübergänge“, bzw. „technisch gesicherte Bahnübergänge“ wurde ermittelt nach Extrapolation der Entwicklung in 2007.

*** Ein Zusammenhang „Zugänge Anzahl Tunnel“ zu „Tunnellänge in km“ ist nach Angaben der DB Netz AG nicht gegeben. Die vermutete Unplausibilität erschließt sich aus Aufnahme von noch nicht bestandsmäßig erfassten Tunneln, die im letzen Jahr mit „Tunnellänge in km“ ins System eingepflegt wurden.

\# Zunahme durch:
– Nachdokumentationen (Leitungen werden neu vermessen) und
– Verlegung der Trassen (z. B. bei Kanalverbreiterung oder Ortsumgehungen).

\## In Abstimmung mit dem Eigentümer wurde nunmehr für das Infrastrukturkataster als relevanter Stichtag der 30. November festgelegt; dadurch ergibt sich gegenüber dem Verkehrsinvestitionsbericht 2008 folgende rückwirkende Anpassung:
Bisher: Bahnhöfe/Haltepunkte 3
1. Dezember 2007: 5 718,
Anpassung: Bahnhöfe/Haltepunkte 30. November 2007: 5 699.

Bundesgebiet	Betriebs-länge (km)	Bemerkungen
Stand 01.01.2008	33.896,6	
Zugänge	9,5	s. Tabelle
davon NBS/ABS	7,5	Olching–Maisach
Zwischensumme	33.906,1	
Abgänge (ohne Stilllegung)	94,7	
davon Verpachtungen	94,7	s. Tabelle
eigentumsrechtliche Übertragungen	0	s. Tabelle
Zwischensumme	33.811,4	
Streckenstilllegungen gemäß Datum	31,6	s. Tabelle
Stilllegung betrieblich nicht mehr genutzter Streckenreste in Betriebsstellen (ohne Verfahren nach § 11 oder § 6 AEG)	0	
Stand 31.12.2008	33.779,8	
nachrichtlich:		
Betriebslänge der Usedomer Bäderbahn am 31.12.2008 (Zugang um 1,4 km gegenüber 01.01.2008)	82,4	

Tabelle 12

Inbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken 2008

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)
1	5581	Olching–Maisach[B, D]	09.06.	BY	7,5
2	1239	Hamburg-Ohlsdorf–Hamburg Airport[B, C]	11.12.	HH	2,0
Zwischensumme					9,5
Neue Bahnhofsinfrastruktur*					
3	5217	Würzburg Rbf Zell (3,096)–Veitshöchheim (6,240)[A, D]	09.07.	BY	3,1
4	6682	Niederpöllnitz–Werkbf Tanklager Lederhose[A, C]	30.11.	TH	2,0
Zwischensumme					5,1
Summe (Stand: 31.12.2008)					**14,6**

* Weiterbetrieb als Bahnhofsgleis nach Stilllegung; nicht enthalten im Bestand der Betriebslänge zum 31. Dezember 2008.
[A] eingleisig,
[B] zweigleisig,
[C] keine Oberleitung,
[D] mit Oberleitung.

Tabelle 13

Verpachtung Übertragung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken 2008

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen
1	6935	Karow (Meckl.)–Waren (Müritz)	01.03.08	MV	33,0	Prignitzer Eisenbahn-gesellschaft
2	6938	Neustadt (Dosse)–Pritzwalk	01.03.08	BB	40,4	Prignitzer Eisenbahn-gesellschaft
3	6216	Neukirch (Lausitz) West–Neustadt (Sachs)	01.10.08	ST	11,3	Deutsche Regional-eisenbahn
4	2635	Kall–Höddelbusch	31.10.08	NW	10,0	Rhein-Sieg-Eisenbahn
Summe (Stand: 31.12.2008)					94,7	

Tabelle 14

Eigentumsrechtliche Übertragung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken 2008*

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen
1	6710	Eschwege West–Eschwege	15.12.	HE	3,8	In der Streckenstatistik 2008 (Stand: 31.12.2008) der DB AG waren die Längen dieser Strecken noch im Datenbestand enthalten.
2	6752	(Templin–) km 80,422– km 114,250 (–Prenzlau)	31.12.	BB	33,8	
3	6555 6542	Belzig km 1,029–Preußnitz km 2,398 und Preußnitz km 20,576– Golzow km 39,292	31.12.	BB	(1,4 +18,7) 20,1	
Summe (Stand: 31.12.2008)					**57,7**	

* Die eigentumsrechtlichen Übertragungen der Strecken
– 6710 (Eschwege West–Eschwege), Länge 3,8 km,
– 6752 ((Templin–) km 80,422–km 114,250 (–Prenzlau)), Länge 33,8 km,
– 6555 (Belzig km 1,029–Preußnitz km 2,398) und
– 6542 (Preußnitz km 20,576–Golzow km 39,292), Länge 20,1 km,
erfolgten erst am 15. Dezember 2008 (6710) bzw. 31. Dezember 2008 (6752, 6555, 6542).
In der Streckenstatistik 2008 (Stand: 31. Dezember 2008) der DB AG waren die Längen dieser Strecken noch im Datenbestand enthalten.

Tabelle 15

Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken 2008

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen
1	5217	Würzburg Rbf Zell (3,096)– Veitshöchheim (6,240)	09.07.	BY	3,1	Bahnhofsgleis ohne Verfahren § 11 AEG
2	6115	Beelitz Abzw Bea–Abzw Lienewitz Lia*	08.09.	BB	0,9	Bahnhofsgleis Rbf ohne Verfahren § 11 AEG
3	1940	Alversdorf–Schöningen	15.11.	NI	1,3	
4	6725	Bretleben–Sondershausen-Jecha	30.11.	TH	25,2	
5	6682	Niederpöllnitz–Werkbf Tanklager Lederhose	30.11.	TH	2,0	Weiterbetrieb als Bahnhofsgleis
Summe (Stand: 31.12.2008)					**32,5**	

* Die Stilllegung des Streckenabschnitts Beelitz Abzw Bea–Abzw Lienewitz Lia erfolgte am 8. September 2008. Die Betriebslänge (0,9 km) war in der Streckenstatistik 2008 (Stand: 31. Dezember 2008) der DB AG noch im Datenbestand enthalten.

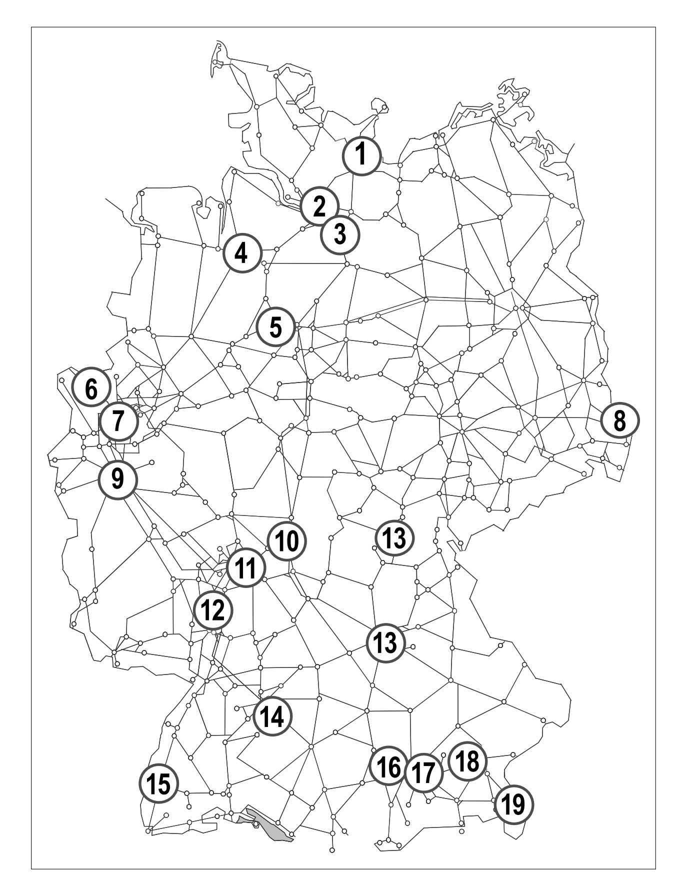
B.7.4 Fortzuschreibende Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme

Dargestellt sind Streckenabschnitte, die derzeit aus Sicht des Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehrs besonders spürbare Kapazitätsengpässe aufweisen bzw. diese voraussichtlich innerhalb der nächsten Jahre aufweisen werden. Dabei wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Zudem ist die Relevanz der Engpässe unterschiedlich. Einige treffen nur einzelne Verkehrsströme, andere strahlen auf das gesamte Netz aus.

Abbildung 4

Derzeitig auftretende bzw. kurzfristig absehbare Engpässe in den Schienenwegen des Bundes (Auswahl, ohne NV-Strecken)

	Engpassbereiche
1	Bad Schwartau–Lübeck-Kücknitz
2	Knoten Hamburg
3	Stelle–Lüneburg
4	Knoten Bremen
5	Seelze–Minden
6	Emmerich–Oberhausen
7	Düsseldorf–Duisburg
8	Hoyerswerda–Horka–Grenze/PL
9	Knoten Köln
10	Fulda–Frankfurt am Main
11	Knoten Frankfurt am Main
12	Rhein/Main–Rhein/Neckar
13	Nürnberg–Fürth–Leipzig
14	Stuttgart–Ulm
15	Karlsruhe–Basel
16	Augsburg–München
17	Knoten München
18	München–Mühldorf
19	Salzburg–Freilassing



Quelle: BMVBS, Referat A 21, 2006

Zu allen aufgeführten Engpässen gibt es im aktuellen Bedarfsplan Schiene entsprechende Ausbauvorschläge. Alle Vorhaben, mit Ausnahme der lfd. Nr. 5 Seelze–Minden, sind im IRP enthalten.

Tabelle 16

Engpassbereiche Schiene und Vorhaben zu ihrer Lösung

Nr.	Engpassbereich	Vorhaben zur Lösung
1	Bad Schwartau–Lübeck-Kücknitz	ABS Hamburg–Lübeck
2	Knoten Hamburg	ABS Hamburg–Lübeck, Verbesserungen im Knoten Hamburg bei der Anbindung des Seehafens
3	Stelle–Lüneburg	ABS Stelle–Lüneburg
4	Knoten Bremen	Ausbau Knoten Bremen
5	Seelze–Minden	ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze
6	Emmerich–Oberhausen	ABS Emmerich–Oberhausen
7	Düsseldorf–Duisburg	ABS Düsseldorf–Duisburg (Rhein-Ruhr-Express)
8	Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL	ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL
9	Knoten Köln	Ausbau Knoten Köln
10	Fulda–Frankfurt/M.	ABS Fulda–Frankfurt/M., ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt
11	Knoten Frankfurt/M.	Ausbau Knoten Frankfurt/M.
12	Rhein/Main–Rhein/Neckar	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar
13	Nürnberg–Fürth–Leipzig	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt, NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle
14	Stuttgart–Ulm	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg
15	Karlsruhe–Basel	ABS/NBS Karlsruhe–Basel
16	Augsburg–München	ABS Augsburg–München
17	Knoten München	Ausbau Knoten München
18	München–Mühldorf	ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A
19	Salzburg–Freilassing	ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A

Neben der Engpassbeseitigung umfasst die gegenwärtige Investitionsplanung des Bundes weitere Maßnahmen des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Diese dienen vor allem der Fertigstellung laufender Vorhaben, der Verbesserung der Schieneninfrastruktur in den neuen Bundesländern (Aufbau Ost), der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und der Anbindung von Flughäfen.

C Bundesfernstraßen

C.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes und Bestand

C.1.1 Grundsätze der Straßenplanung des Bundes

Aufbauend auf den zentralen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielen ergeben sich für den Verkehrsträger Straße folgende Handlungsschwerpunkte:

– Stärkung der Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßeninfrastruktur in einem zusammenwachsenden Europa,

– Fortführung des Aufbaus eines leistungsfähigen Bundesfernstraßennetzes in den neuen Ländern,

– Verbesserung der Straßeninfrastruktur in den alten Ländern,

– gezielte Beseitigung von Verkehrsengpässen im Bundesfernstraßennetz,

– Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland durch Ausbau der Hinterlandanbindungen,

– Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen,

– Sicherung der vorhandenen Bundesfernstraßeninfrastruktur durch verstärkte Erhaltungsinvestitionen,

– Einsatz und Förderung moderner Verkehrstechnologien für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs.

C.1.2 Netz der Bundesfernstraßen (Bestand und Entwicklung)

Bestand

Nach Ablauf des Jahres 2008 (Stand 1. Januar 2009) verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von 231 072 km Länge. Davon hat sich das Bundesfernstraßennetz gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert.

Tabelle 17

Straßennetzlängen

Straßennetz	Netzlänge[1]			Veränderung
	01.01.2008	01.01.2009		
	(km)	(km)	(%)	(km)
Bundesfernstraßen davon	53.010	52.921	*22,9*	-89
Bundesautobahnen	12.594	12.718	*5,5*	+124
Bundesstraßen	40.416	40.203	*17,4*	-213
Übrige überörtliche Straßen davon	178.172	178.151	*77,1*	-21
Landesstraßen	86.607	86.528	*37,4*	-79
Kreisstraßen	91.565	91.623	*39,7*	+58

[1] Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2009.

Tabelle 18

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950
(entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen)

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1	2	3	4	5	6	7
1950	2.128,0	–	24.349,4	–	26.477,4	–
1951	2.128,0	–	24.327,4	-22,0	26.455,4	-22,0
1952	2.128,0	–	24.327,4	–	26.455,4	–
1953	2.131,3	+3,3	24.250,4	-77,0	26.381,7	-73,7
1954	2.163,0	+31,7	24.267,7	+17,3	26.430,7	+49,0
1955	2.186,6	+23,6	24.474,1	+206,4	26.660,7	+230,0
1956	2.186,6	–	24.553,5	+79,4	26.740,1	+79,4
1957	2.261,0	+74,4	24.481,8	-71,7	26.742,8	+2,7
1958	2.272,2	+11,2	24.480,2	-1,6	26.752,4	+9,6
1959[1]	2.420,0	+147,8	24.508,3	+28,1	26.928,3	+175,9
1960	2.551,2	+131,2	24.950,9	+442,6	27.502,1	+573,8
1961	2.670,6	+119,4	25.262,2	+311,3	27.932,8	+430,7
1962	2.830,4	+159,8	28.014,3	+2.752,1	30.844,7	+2.911,9
1963	2.935,8	+105,4	29.206,1	+1.191,8	32.141,9	+1.297,2
1964	3.076,9	+141,1	29.586,4	+380,3	32.663,3	+521,4
1965	3.204,3	+127,4	29.906,9	+320,5	33.111,2	+447,9
1966	3.371,5	+167,2	30.516,1	+609,2	33.887,6	+776,4
1967	3.508,4	+136,9	31.418,4	+902,3	34.926,8	+1.039,2
1968	3.616,6	+108,2	31.986,8	+568,4	35.603,4	+676,6
1969	3.966,6	+350,0	32.047,7	+60,9	36.014,3	+410,9
1970	4.110,3	+143,7	32.205,0	+157,3	36.315,3	+301,0
1971	4.460,6	+350,3	32.465,3	+260,3	36.925,9	+610,6
1972	4.827,8	+367,2	32.590,4	+125,1	37.418,2	+492,3
1973	5.258,3	+430,5	32.696,0	+105,6	37.954,3	+536,1
1974	5.481,0	+222,7	32.703,0	+7,0	38.184,0	+229,7

noch Tabelle 18

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1	2	3	4	5	6	7
1975	5.741,8	+260,8	32.594,0	-109,0	38.335,8	+151,8
1976	6.207,0	+465,2	32.518,0	-76,0	38.725,0	+389,2
1977	6.434,5	+227,5	32.460,0	-58,0	38.894,5	+169,5
1978	6.711,0	+276,5	32.292,0	-168,0	39.003,0	+108,5
1979	7.029,0	+318,0	32.252,0	-40,0	39.281,0	+278,0
1980	7.292,0	+263,0	32.248,0	-4,0	39.540,0	+259,0
1981	7.539,0[2]	+247,0[2]	32.558,0	+310,0[3]	40.097,0	+557,0
1982	7.806,0[2]	+267,0	32.356,0	-202,0	40.162,0	+65,0
1983	7.919,0	+113,0	32.239,0	-117,0	40.158,0	-4,0
1984	8.080,0	+161,0	31.553,0	-686,0[4]	39.633,0	-525,0
1985	8.198,0	+118,0	31.485,0	-68,0	39.683,0	+50,0
1986	8.350,0	+152,0[5]	31.372,0	-113,0	39.722,0	+39,0
1987	8.437,0	+87,0	31.368,0	-4,0	39.805,0	+83,0
1988	8.618,0	+181,0	31.196,0	-172,0	39.814,0	+9,0
1989	8.721,0	+103,0	31.108,0	-88,0	39.829,0	+15,0
1990	8.822,0	+101,0	31.063,0	-45,0	39.885,0	+56,0
1991[6]	10.854,0	+137,0	42.554,0	-203,0	53.408,0	-66,0
1992[7]	10.995,0	+101,0	42.123,0	-431,0	53.078,0	-330,0
1993	11.013,0	+58,0	42.169,0	+46,0	53.182,0	+104,0
1994	11.080,0	+67,0	41.995,0	-174,0	53.075,0	-107,0
1995	11.143,0	+63,0	41.770,0	-225,0	52.913,0	-162,0
1996	11.190,0	+47,0	41.729,0	-41,0	52.919,0	+6,0
1997	11.246,0	+56,0	41.487,0	-213,0	52.733,0	-186,0
1998	11.309,0	+63,0	41.419,0	-68,0	52.728,0	-5,0
1999	11.427,0	+118,0	41.386,0	-33,0	52.813,0	+85,0
2000	11.515,0	+88,0	41.321,0	-65,0	52.836,0	+23,0

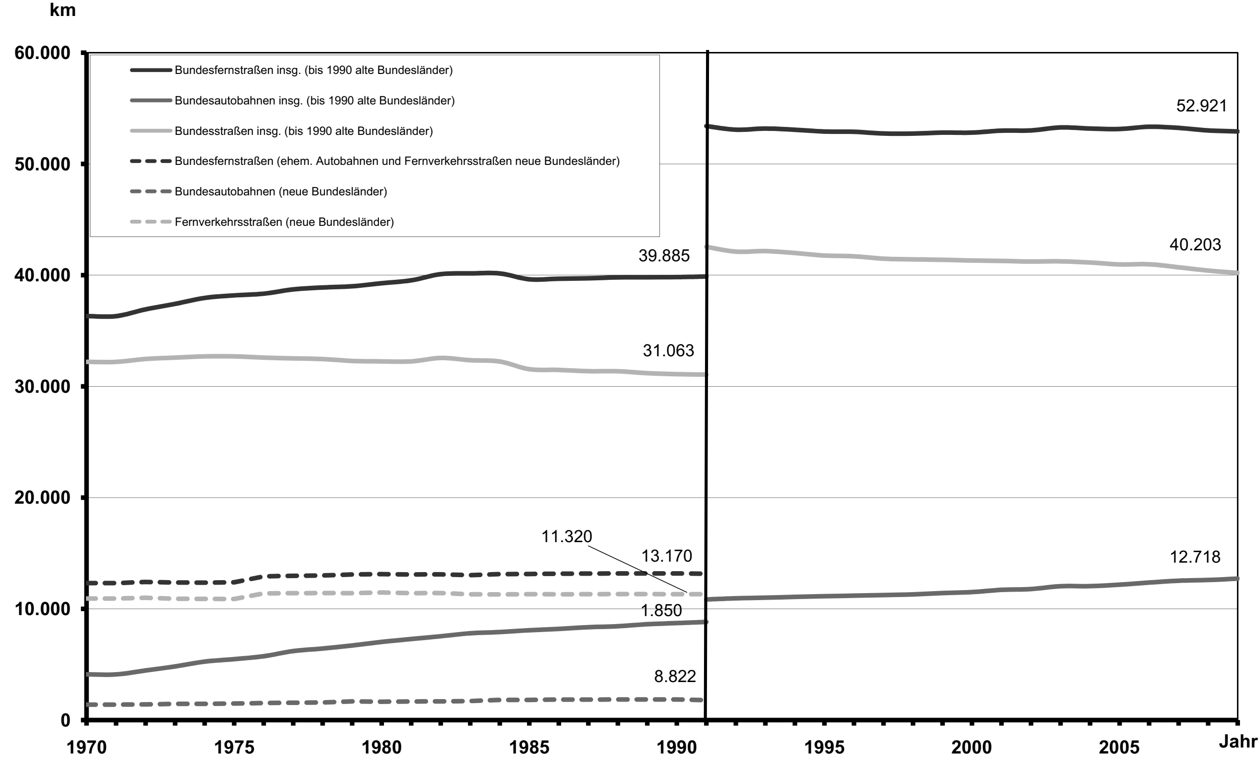
noch Tabelle 18

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1	2	3	4	5	6	7
2001	11.712,0	+197,0	41.282,0	-39,0	52.994,0	+158,0
2002	11.786,0	+74,0	41.228,0	-54,0	53.014,0	+20,0
2003	12.037,0	+251,0	41.246,0	+18,0	53.283,0	+269,0
2004	12.044,0	+7,0	41.139,0	-107,0	53.183,0	-100,0
2005	12.174,0	+130,0	40.969,0	-170,0	53.143,0	-40,0
2006	12.363,0	+189,0	40.983,0	+14,0	53.346,0	+203,0
2007	12.531,0	+168,0	40.711,0	-272,0	53.242,0	-104,0
2008	12.594,0	+63,0	40.416,0	-295,0	53.010,0	-232,0
2009	12.718,0	+124,0	40.203,0	-213,0	52.921,0	-89,0

[1] ab 1959 einschließlich Saarland.
[2] einschließlich 24,5 km Anschlussäste.
[3] einschließlich rd. 200 km Anschlussäste.
[4] einschließlich rd. 543 km Anschlussäste.
[5] hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten.
[6] ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet:
1 895 km Bundesautobahnen, 11 694 km Bundesstraßen = 13 589 km Bundesfernstraßen
[7] ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer.

Abbildung 5

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes (gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2009)



Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2009

C.1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Orientierungsgröße für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesfernstraßen ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Wichtige Einflussfaktoren hierfür sind der inländische Kraftfahrzeugbestand sowie die Verkehrsstärken.

Kraftfahrzeuge

Bis Ende des Jahres 2008 (Stand 1. Januar 2009) wurde für das Bundesgebiet die in Tabelle 19 aufgeführten Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt.

Die Abbildung 6 zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes seit 1970. Aufgrund von EU-Vorschriften werden ab 1. März 2007 die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge vom KBA nicht mehr im Kfz-Bestand ausgewiesen. Bisher waren diese enthalten; zum 1. Januar 2006 machten sie etwa 12 Prozent des Pkw-Bestands aus.

Tabelle 19

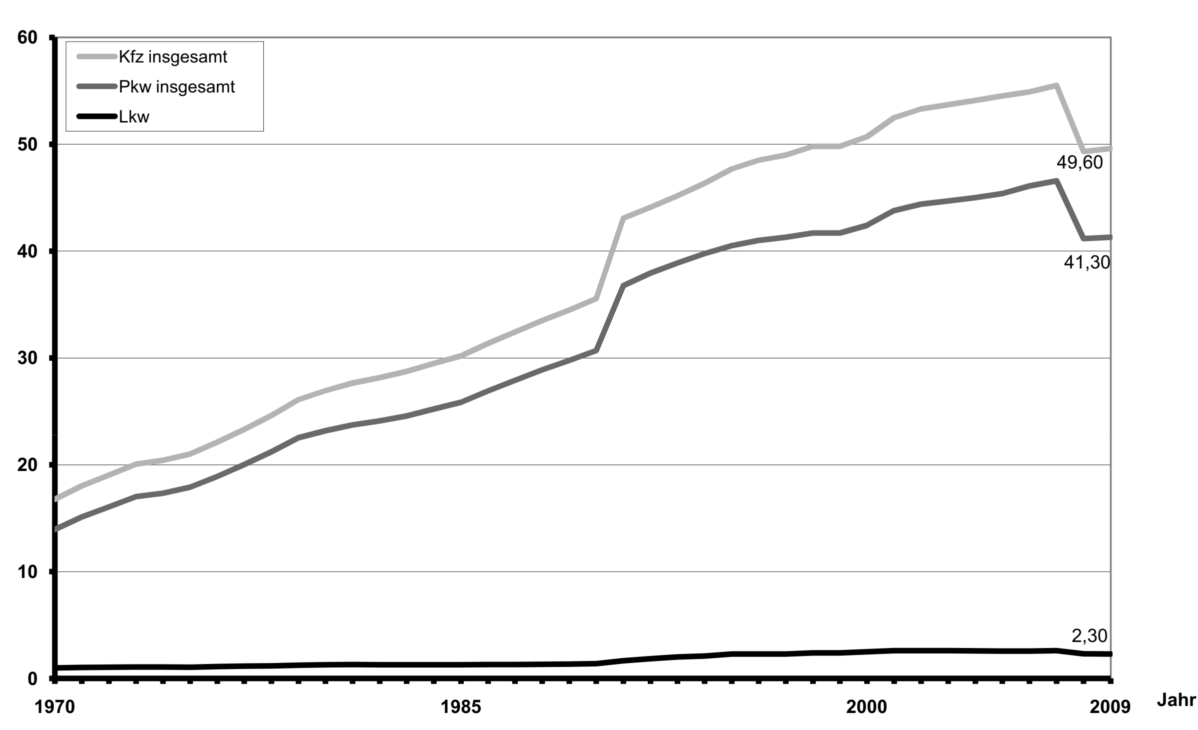
Kfz-Bestand

Kfz-Arten	Bestand in Tausend		Zuwachs[2]
	01.01.2008	**01.01.2009[2]**	**in %**
Krafträder	3.566,1	3.658,6	2,6
Pkw	41.183,6	41.321,2	0,3
Lkw	2.323,1	2.346,7	1,0
übrige Kfz[1]	2.257,3	2.276,1	0,8
Summe Kfz	49.330,1	49.602,6	0,6

[1] Einschließlich Kraftomnibusse und Sattelzugmaschinen.
[2] Ab 1. Januar 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 Prozent), Veränderungsraten wurden auf Basis der jeweiligen Vorjahreswerte berechnet.
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 08/09

Abbildung 6

Entwicklung des Kfz-Bestandes
(jeweils zum 1. Januar des Jahres)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1,Verkehr aktuell 01/2009

Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) und des Anteils des Schwerverkehrs (SV) ermittelt (siehe nachfolgende Tabelle), die in ihrer zeitlichen Entwicklung in der anschließenden Abbildung „Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen“ dargestellt sind.

Tabelle 20

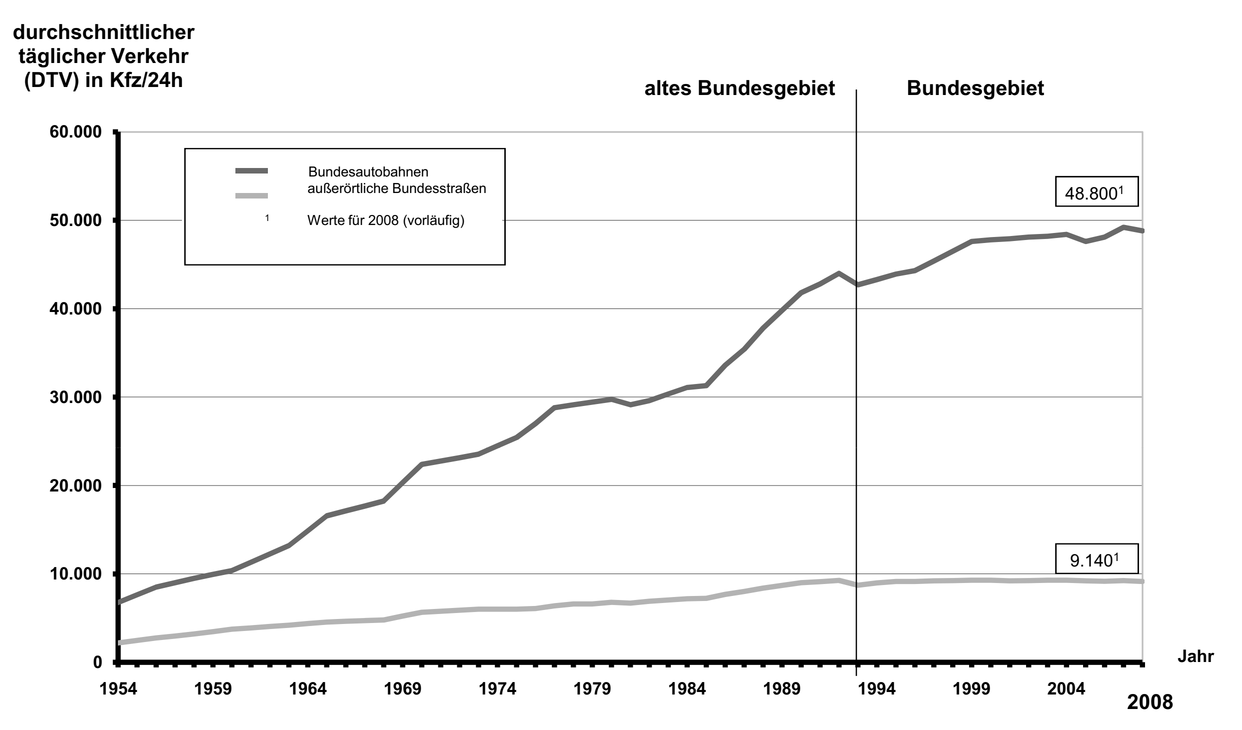
Verkehrsstärken

Straße	2007[1]		2008[2]		Änderungen 2007/2008	
	DTV_{Kfz} Kfz/24 h	Anteil SV %	DTV_{Kfz} Kfz/24 h	Anteil SV %	des DTV_{Kfz} %	des Anteil SV %
Bundesautobahnen	49.200	15,5	48.800	15,4	48.800	-1,0
Bundesstraßen außerorts	9.240	8,3	9.140	8,4	9.140	-0,9

[1] Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen.
[2] Vorläufige Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Abbildung 7

Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen (vor 1993: nur alte Bundesländer)



Quelle: Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen

Fahrleistungen

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen besteht in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen. Ein Großteil der Jahresfahrleistungen der Kfz im Straßenverkehr wird auf Bundesfernstraßen erbracht, deren Längenanteil am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 23 Prozent beträgt. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die bei einem Längenanteil von 5,5 Prozent am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 33 Prozent der Fahrleistungen tragen.

Baustellen auf Autobahnen

Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Die Planung und Festlegung der Bauzeiten erfolgt in Abhängigkeit von der vorhandenen Verkehrsstärke. Sofern in der Baustelle eine Verkehrsstärke von 16 000 Kfz/24 h und pro Fahrstreifen nicht überschritten wird, sind Bauarbeiten in den Hauptreisezeiten auf allen Reiserouten möglich. Die Anzahl der Fahrstreifen je Fahrtrichtung soll grundsätzlich beibehalten werden. Zeitgleiche Arbeiten auf parallel verlaufenden Strecken sollen auf festgelegten Netzmaschen ganzjährig vermieden werden.

Zur Information der Öffentlichkeit über aktuelle Baustellen mit einer Dauer von acht Tagen und mehr – im Jahr 2008 waren dies auf Bundesautobahnen rund 830 Baustellen – wird in Zusammenarbeit mit den Ländern im Internet ein bundesweites Baustelleninformationssystem (BIS) betrieben. Aktuelle Baustellendaten und geplante Sperrungen von Streckenabschnitten und Anschlussstellen werden von jedem Bundesland regelmäßig aktualisiert und unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Informationen sind im Internetangebot des BMVBS unter http://www.bmvbs.de verfügbar.

Tabelle 21

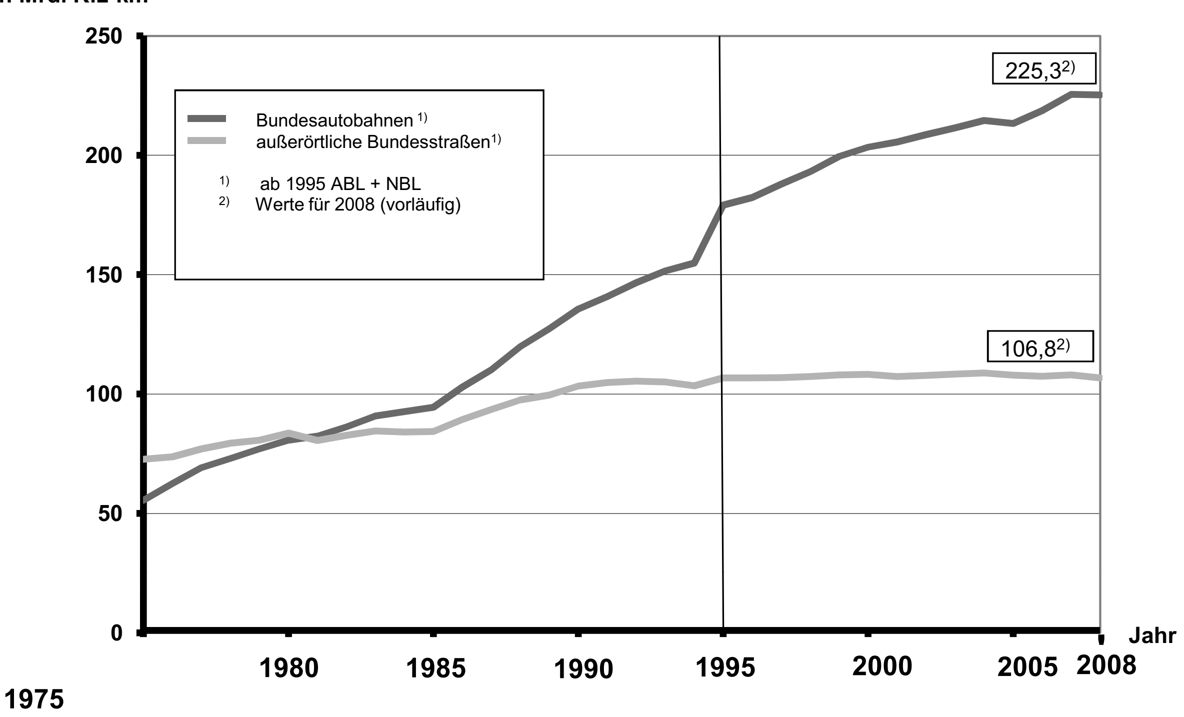
Jahresfahrleistungen

Netz/Teilnetz	2007		2008		Änderungen 2007/2008 der Jahresfahrleistungen
	Jahresfahrleistung	Anteile	Jahresfahrleistung	Anteile	
	Mrd. Kfz-km	%	Mrd. Kfz-km	%	%
Gesamtes Straßennetz[1]	692,0[1]	100,0	690,1[4]	100,0	-0,3
davon:					
BFStr. außerorts	333,2[5]	48,2	332,1[3]	48,1	-0,4
davon:					
Bundesautobahnen	224,9[2]	32,5	225,3[3]	32,6	-0,1
Bundesstraßen	108,0[2]	15,7	106,8[3]	15,5	-1,1

1 DIW: Verkehr in Zahlen.
2 Bundesanstalt für Straßenwesen.
3 Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen.
4 Vorläufiger Wert des DIW.

Abbildung 8

Entwicklung der Jahresfahrleistungen auf den Bundesfernstraßen (vor 1995: nur alte Bundesländer)



Quelle: Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen

C.2 Investitionen

C.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Das Fünfte Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) und der als Anlage zugehörige „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ (BPl) sind am 16. Oktober 2004 (BGBl. I 2004, S. 2574) in Kraft getreten. Der BPl beinhaltet folgende Bauziele (Vordringlicher Bedarf, ab 2001):

– Neubau von 1 900 km Autobahnen (Bauvolumen rund 15 Mrd. Euro),

– Erweiterung von 2 200 km Autobahnen auf 6 oder mehr Fahrstreifen (rund 13 Mrd. Euro),

– Aus- und Neubau von 5 500 km Bundesstraßen (fast 19 Mrd. Euro); davon allein rund 11 Mrd. Euro für rund 850 Ortsumgehungen.

Im Zeitraum 2001 bis 2008 konnten 22,4 Mrd. Euro = 44 Prozent (nominal ohne Kostensteigerungen) der vordringlichen Bedarfsplanprojekte realisiert werden, davon in den neuen Ländern – insbesondere bedingt durch die vorrangige Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – überproportional rund 8,8 Mrd. Euro.

Ein Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre lag beim Neubau und der Erweiterung von Bundesautobahnen. So wurden seit 2001 mit rund 10,2 Mrd. Euro rund 1 000 km Autobahnen (53 Prozent der geplanten Neubaulänge des Bedarfsplans) neu gebaut sowie mit rund 5 Mrd. Euro rund 520 km Autobahnen auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert (24 Prozent der geplanten Erweiterungslänge des Bedarfsplans). Insbesondere die vorrangige Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit trug zu dieser positiven Bilanz bei. Darüber hinaus konnten mit rund 7,2 Mrd. Euro 1 500 km Bundesstraßen aus- oder neu gebaut werden, davon 230 Ortsumgehungen (jeweils 27 Prozent der Länge bzw. der Anzahl des Bedarfsplans). Für im Bau befindliche Projekte sind ab 2009 rund 8 Mrd. Euro abzufinanzieren.

Die Investitionsschwerpunkte bei den 950 Mio. Euro umfassenden Investitionen des Konjunkturpakets I in die Bundesfernstraßen sind mit

– 456 Mio. Euro der Neubeginn von Bedarfsplanmaßnahmen,

– 244 Mio. Euro die Verstärkung laufender Maßnahmen,

– 220 Mio. Euro die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen,

– 30 Mio. Euro die Verstärkung des Parkflächen-Ausbauprogramms.

Die insgesamt 850 Mio. Euro umfassenden Investitionsschwerpunkte des Konjunkturpakets II bei den Bundesfernstraßen sind:

– *Erhaltungsinvestitionen (Fahrbahnen, Brücken und andere Ingenieurbauwerke),*

– *die vorgezogene Realisierung baureifer Projekte (Maßnahmen werden zurzeit abgestimmt),*

– *zusätzliche Parkflächen für Lkw an BAB-Parkplätzen und Rastanlagen (unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohner an verbessertem Lärmschutz).*

C.2.2 Neu- und Ausbau

C.2.2.1 Bundesfernstraßenfinanzierung 2008 – Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut)

Für die Bundesfernstraßen standen für das Jahr 2008 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2008 vom 22. Dezember 2007 (BGBl. I, Nr. 70, S. 3227) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

Tabelle 22

Bundesfernstraßenfinanzierung 2008 – Haushaltssoll

	Mio. Euro
Haushaltsmittel Kapitel 1210	4.579,7
Haushaltsmittel Kapitel 1202 (Maut)	1295,3
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	1,7
– Einsparung für Kapitel 1202 (Rückführung Schiene)	-75,0
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	**5.801,7**

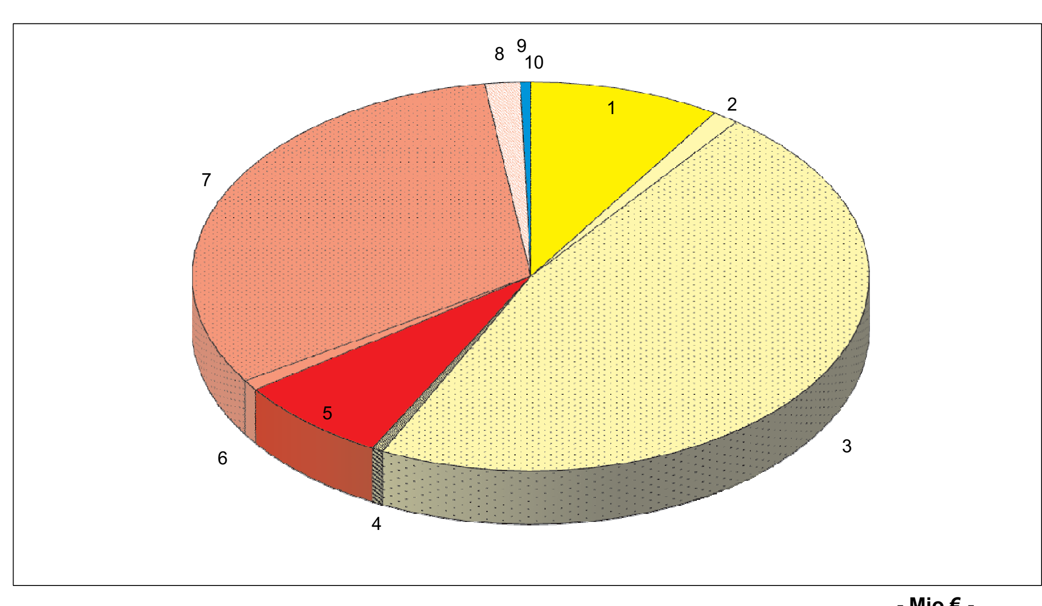
Tabelle 23

Bundesfernstraßenfinanzierung 2008 – IST-Ausgaben

	Mio. Euro
Kapitel 1210 *(davon Verstärkung durch Mittelausgleiche)*	**4.656,2** *(21,4)*
Kapitel 1202 (Maut und Aufbauhilfefonds Hochwasser) *(davon Verstärkung durch Minderausgabe Betreibervergütung*	**1.355,5** *(16,7)*
Summe IST-Ausgaben	**6.011,7**
Nichtinvestitionen	940,7
Investitionen – davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, incl. Refinanzierung – davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen	**5.071,0** 2.637,0 2.434,0
(nachrichtlich) davon – Baukostenzuschüsse der Europäischen Union *– Kapitel 1202 Titel 713 71 (Aufbauhilfefonds Hochwasser)* *– Ausgabereste Berichtsjahr*	*54,5* *43,5* *0,0*
hinzu aus Kapitel 1222 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen	*72,9*

Abbildung 9

Haushalt 2008 – Ist-Ausgaben
Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 und Kap. 1202 (Bundesfernstraßen)



		- Mio € -	%
A	**Bau und Betrieb - Bundesautobahnen**	**3.471,3**	**57,7%**
	davon:		
1.	Straßenbetriebsdienst	548,8	9,1%
	davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(118,7)	
2.	Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	75,4	1,3%
3.	Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	2.814,1	46,8%
	Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutz	1.118,8	
	Erweiterung auf 6 oder mehr Fahrstreifen	653,7	
	Neubau	846,1	
	Erwerb privatfinanzierter Abschnitte	195,6	
4.	Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	33,0	0,5%
B	**Bau und Betrieb - Bundesstraßen**	**2.510,6**	**41,8%**
	davon:		
5.	Straßenbetriebsdienst	442,4	7,4%
	davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(53,6)	
6.	Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	51,8	0,9%
7.	Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	1.914,9	31,9%
	Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutz	973,2	
	Neubau	844,8	
	Erwerb privatfinanzierter Abschnitte	96,9	
8.	Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	101,5	1,7%
C	**Sonstiges**	**29,8**	**0,5%**
	davon:		
9.	Zuwendungen des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a FStrG	0,2	0,0%
10.	Weitere Ausgaben (u.a. Forschung)	29,6	0,5%
	Zusammen:	**6.011,7**	**100,0%**
	Anteil Bedarfsplanmaßnahmen (BPL)	**2.637,0**	**43,9%**
	davon VDE	376,2	
	hinzu aus Kap. 1222	**72,9**	

C.2.2.2 Bundeshaushalt 2009

Das Haushaltsgesetz 2009 vom 21. Dezember 2008 wurde am 29. Dezember 2008 verkündet (BGBl. I Nr. 64 S. 2899). *Der vom Deutschen Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2009 sieht für Kapitel 1210 (Bundesfernstraßen) und Kapitel 1202 (Allgemeine Bewilligungen/Maut und Innovations- und Investitionsprogramm Verkehr) Ausgaben für die Bundesfernstraßen in Höhe von 6.701 Mio. Euro vor. Hinzu kommen noch 850 Mio. Euro aus dem Investitions- und Tilgungsfonds (ITF) im Rahmen des Konjunkturpaketes II. Diese Mittel werden im Einzelplan 60 des BMF, überjährig in 2009 und 2010 ggf. zur Ausfinanzierung lfd. Maßnahmen bis zum 31. Dezember 2011 bereitgestellt.*

C.2.3 Erhaltung

C.2.3.1 Bundesfernstraßen (Ausgaben)

Neben dem Neubau und der Erweiterung der Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung und Ersatz im Rahmen der Zukunftsüberlegungen zu einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Es gilt, die Bundesfernstraßen in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig zu bewahren. Hierfür müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden.

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau sowie Bundesautobahnerweiterung – wurden im Berichtsjahr 2008 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) 1 648 Mio. Euro ausgegeben, davon für

- Bundesautobahnen: 937 Mio. Euro,
- Bundesstraßen: 711 Mio. Euro.

C.2.3.2 Ingenieurbauwerke (Ausgaben)

Wesentliche Grundlage für die Planung und Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken ist die Zustandsbewertung der Bauwerke im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen.

Der Anteil der Erhaltungsausgaben für Ingenieurbauwerke für Bundesfernstraßen lag im Berichtszeitraum mit rund 345 Mio. Euro bei etwa 21 Prozent der Gesamterhaltungsausgaben mit steigender Tendenz. Hinzu kommen noch Erhaltungsausgaben durch die Instandsetzung und Erneuerung von Bauwerken im Rahmen des Um- und Ausbaus von Bundesfernstraßen.

Neben kleineren Instandsetzungsmaßnahmen an den Bauwerken, die zum Routinegeschäft der Auftragsverwaltungen gehören, stehen aufgrund der Altersstruktur des Bauwerksbestandes und aufgrund der höheren Belastungen der Bauwerke infolge des enorm angestiegenen Schwerverkehrs vor allem bei Großbrücken im Zuge von Autobahnen zunehmend umfangreiche Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen an. Bei vielen älteren Bauwerken sind durch die höheren Belastungen inzwischen die bisher noch vorhandenen Tragfähigkeitsreserven weitgehend aufgebraucht, so dass neben Instandsetzungen auch Verstärkungen und in manchen Fällen auch Ersatzneubauten erforderlich werden.

C.2.4 Finanzierungsprogramme der EU

OP Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 2000 bis 2006

Im OP Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 2000 bis 2006 wurden zwischen dem 1. Januar 2000 und dem 31. Dezember 2008 für Projekte des Schwerpunkts Bundesfernstraßen ca. 1,9 Mrd. Euro, davon mehr als 950 Mio. Euro aus dem EFRE, umgesetzt. Von den 12 Großprojekten des Programms waren sechs Straßenprojekte:

- Neu- und Ausbau A 113, B 96 und B 96a
  152,8 Mio. Euro, davon EFRE 89,2 Mio. Euro,
- Neubau A 17 Dresden (B 173)–BGr D/CZ
  511,8 Mio. Euro, davon EFRE 277,6 Mio. Euro,
- Neubau der A 71; AS Heldrungen bis B 85 und Sömmerda-Ost bis AS Erfurt–Bindersleben
  254,5 Mio. Euro, davon EFRE 168,6 Mio. Euro,
- Neubau A 20 Abschnitt AS Grimmen/Ost–AS Strasburg
  367,5 Mio. Euro, davon EFRE 25,1 Mio. Euro,
- Neu- und Ausbau der B 96n von AS Stralsund (A 20) bis Stralsund
  158,2 Mio. Euro, davon EFRE 103,7 Mio. Euro,
- Neubau B 6n; Abschnitt Wernigerode–Ilberstedt
  311,3 Mio. Euro, davon EFRE 190,0 Mio. Euro.

Ergänzend zu den genannten Großprojekten wurden als so genannte Kleinprojekte die Vorhaben

- Neubau Ortsumfahrung Trebbin B 101n
  30,0 Mio. Euro, davon EFRE 17,8 Mio. Euro,
- Neubau Ortsumfahrung Guben B 97n/B 112n
  12,0 Mio. Euro, davon EFRE 9,0 Mio. Euro,
- Neubau Ortsumfahrung Stralsund B 105
  11,3 Mio. Euro, davon EFRE 8,4 Mio. Euro,
- Neubau Ortsumfahrung Schwerin B 104
  29,5 Mio. Euro, davon EFRE 22,1 Mio. Euro,
- Neubau Ortsumfahrung Bad Langensalza B 247
  16,1 Mio. Euro, davon EFRE 6,4 Mio. Euro,
- Neubau B 178n (Bauabschnitt 1.2, Baulose 1 bis 7 und 12 sowie Knotenpunkt B 178n/B 6n)
  35,2 Mio. Euro, davon EFRE 17,5 Mio. Euro,
- Neubau Ortsumfahrung Marienberg B 174
  20,4 Mio. Euro, davon EFRE 15,3 Mio. Euro,

sowie die dem Schwerpunkt „Verkehrstelematik und intermodaler Verkehr" zugeordneten Straßenprojekte

- Verkehrssystemmanagement Raum Leipzig
  6,0 Mio. Euro, davon EFRE 4,5 Mio. Euro,
- Dynamische Wegweisung mit Stauinformation BAB 10 Berliner Ring
  1,9 Mio. Euro, davon EFRE 1,4 Mio. Euro

umgesetzt.

OP Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013

Für Bundesfernstraßen stehen in diesem Programm 1,076 Mrd. Euro, davon 699 Mio. Euro aus dem EFRE, zur Verfügung. Die 21 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet zehn Straßenprojekte. In 2008 wurde für die Projekte

- A 14,
- A 26 (LGr Hamburg/Niedersachsen–A 20),
- A 72,
- B 87n (Ortsumgehung Bad Kösen),
- B 178n (Grenze D/CZ–A 4),

die Erarbeitung der Großprojektanträge an die EU-Kommission ausgelöst.

Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Straße

Im Jahr 2007 wurden im Rahmen des Jahresprogramms diverse Anträge auf Förderung bei der EU-Kommission eingereicht. Für Deutschland wurden jedoch lediglich zwei Projekte bewilligt:

- weiterer Ausbau der BAB A 6 2,22 Mio. Euro
- Ausbau eines Streckenabschnitts der BAB A 3 1,48 Mio. Euro.

Auch für das Jahr 2008 wurden Anträge gestellt und für Deutschland zwei Projekte berücksichtigt.

- 6-spuriger Ausbau der BAB A 8 auf dem Abschnitt Pforzheim Süd–Heimsheim 1,28 Mio. Euro,
- 6-spuriger Ausbau der BAB A 3 auf dem Abschnitt Hösbach–Kauppenbrücke 4,87 Mio. Euro.

Die Umsetzung in finanzielle Einzelentscheidungen wird im Laufe des Jahres 2009 erfolgen.

C.3 Bauleistungen

C.3.1 Gesamtübersicht

Tabelle 24

Gesamtübersicht der Bauleistungen auf Bundesfernstraßen 2008

Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten (VKE)	Kosten[1]	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
		von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
	(Mio. €)	(km)		
1	2	3	4	5
BAB-Neubaustrecken sind				
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt:				
14 VKE sechsstreifig	1.341,4	127,6	114,6	
2 VKE vierstreifig	275,3	9,2	6,3	
– im Bau				
1 VKE sechsstreifig				7,1
21 VKE vierstreifig				141,0
davon 1 VKE 2. Fahrbahn				5,4
BAB-Erweiterungsstrecken sind				
– für den Verkehr freigegeben:				
12 VKE sechsstreifig			61,6	
2 VKE achtstreifig			2,1	

noch Tabelle 24

Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten (VKE)	Kosten[1]	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
		von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
	(Mio. €)	(km)		
1	2	3	4	5
davon vollständig fertig gestellt:				
8 VKE sechsstreifig	614,5	51,9		
2 VKE sechsstreifig, 2. Fahrbahn	110,6	13,3		
1 VKE achtstreifig	52,6	2,1		
– im Bau:				
53 VKE sechsstreifig				348,1
1 VKE achtstreifig				2,3
Bundesstraßen Neubau- und Erweiterungsstrecken sind				
– für den Verkehr freigegeben:				
6 VKE zweistreifig			18,9	
7 VKE vierstreifig			20,7	
davon vollständig fertig gestellt:				
4 VKE zweistreifig	91,9	14,7		
6 VKE vierstreifig	189,9	17,2		
– im Bau:				
13 VKE zweistreifig				74,8
26 VKE vierstreifig				113,4
Ortsumgehungen sind				
– für den Verkehr freigegeben:				
24 VKE zweistreifig			91,0	
1 VKE vierstreifig			0,7	
davon vollständig fertig gestellt:				
23 VKE zweistreifig	413,3	97,4		
1 VKE vierstreifig	56,7	1,9		
– im Bau:				
59 VKE zweistreifig				263,0
4 VKE vierstreifig				12,6

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

Die Einzeldarstellungen der Bauleistungen nach Bundesländern sind im Kapitel C.11 enthalten.

C.3.2 Bundesautobahnen – Erweiterung und Neubau

Tabelle 25

Neubau von Bundesautobahnen
In den Jahren 2001 bis 2008 für den Verkehr freigegebene Strecken

Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4
Vierstreifiger Neubau			
A 1	Daun–Rengen	3	RP
A 4	Wenden–Krombach	9	NW
A 6	Amberg–Oberpfälzer Wald–Lohma	45	BY
A 14	Jesendorf–Wismar	11	MV
A 17	Grenze CZ–Dresden	45	SN
A 20	Rostock–Uckermark	200	MV/BB
A 20	Lübeck–Schönberg	31	SH/MV
A 26	Horneburg–Stade	11	NI
A 31	Ochtrup–Geeste	51	NI
A 38	Drammetal–Werther	64	NI/TH
A 38	Heringen–Wallhausen	23	TH/ST
A 38	Sangerhausen–Schafstädt	33	ST
A 38	Halle-Süd–Leuna	20	ST
A 38	Leipzig-SW–Parthenaue	23	SN
A 39	Braunschweig–Königslutter	13	NI
A 44	Rheinquerung Ilverich	6	NW
A 44	Hessisch Lichtenau-M–Hessisch Lichtenau-O	4	HE
A 46	Arnsberg/Uentrop–Wennemen	9	NW
A 66	Schlüchtern-N–Neuhof-S	8	HE
A 66	Fulda/S–AD Fulda	6	HE
A 71	Erfurt-Bindersleben–Sömmerda/O	34	TH
A 71	Prov. AS B 85–Heldrungen	7	TH
A 71	Schweinfurt–Traßdorf	127	BY/TH
A 72	Chemnitz–Niederfrohna	10	SN
A 72	Borna-S–AS Borna-N	3	SN

noch Tabelle 25

Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4
A 73	Lichtensfels–Ebersdorf bei Coburg–Eisfeld	37	BY/TH
A 73	Eisfeld–Suhl	34	TH
A 94	Ampfing–Winhöring	20	BY
A 98	Lörrach–Hochrhein	5	BW
A 99	Unterpfaffenhofen mit Verl. Germering	6	BY
A 143	Halle-S–Halle-Neustadt	9	ST
A 281	HB-Airport–HB-Neustädter-Hafen	10	HB
A 861	Grenze Schweiz–Hochrhein	5	BW
	Insgesamt	**919**	
Sechsstreifiger Neubau			
A 100	Buschkrugallee–Neukölln	1	BE
A 113	Schönefeld–LGr BB/BE	8	BB
A 113	LGr BB/BE–Neukölln	10	BE
	Insgesamt	**19**	
Bau der 1. Fahrbahn			
A 98	AS Lörrach-O–AD Hochrhein	5	BW
A 1	Oldenburg–Heiligenhafen	15	SH
A 21	Wahlstedt–Bornhöved	9	SH
A 70	Knetzgau–Eltmann	8	BY
A 93	Selb–Schwarzenhammer	4	BY
A 96	Memmingen–Erkheim	12	BY
A 96	Bad Wörishofen–Buchloe (2. Fb)	4	BY
	Insgesamt	**52**	
	Neubau insgesamt (km)	**1.000**	
	Neubau-Bauvolumen rund (Mrd. Euro)	**10,2**	

Tabelle 26

Erweiterung von Bundesautobahnen
In den Jahren 2001 bis 2008 für den Verkehr freigegebene Strecken

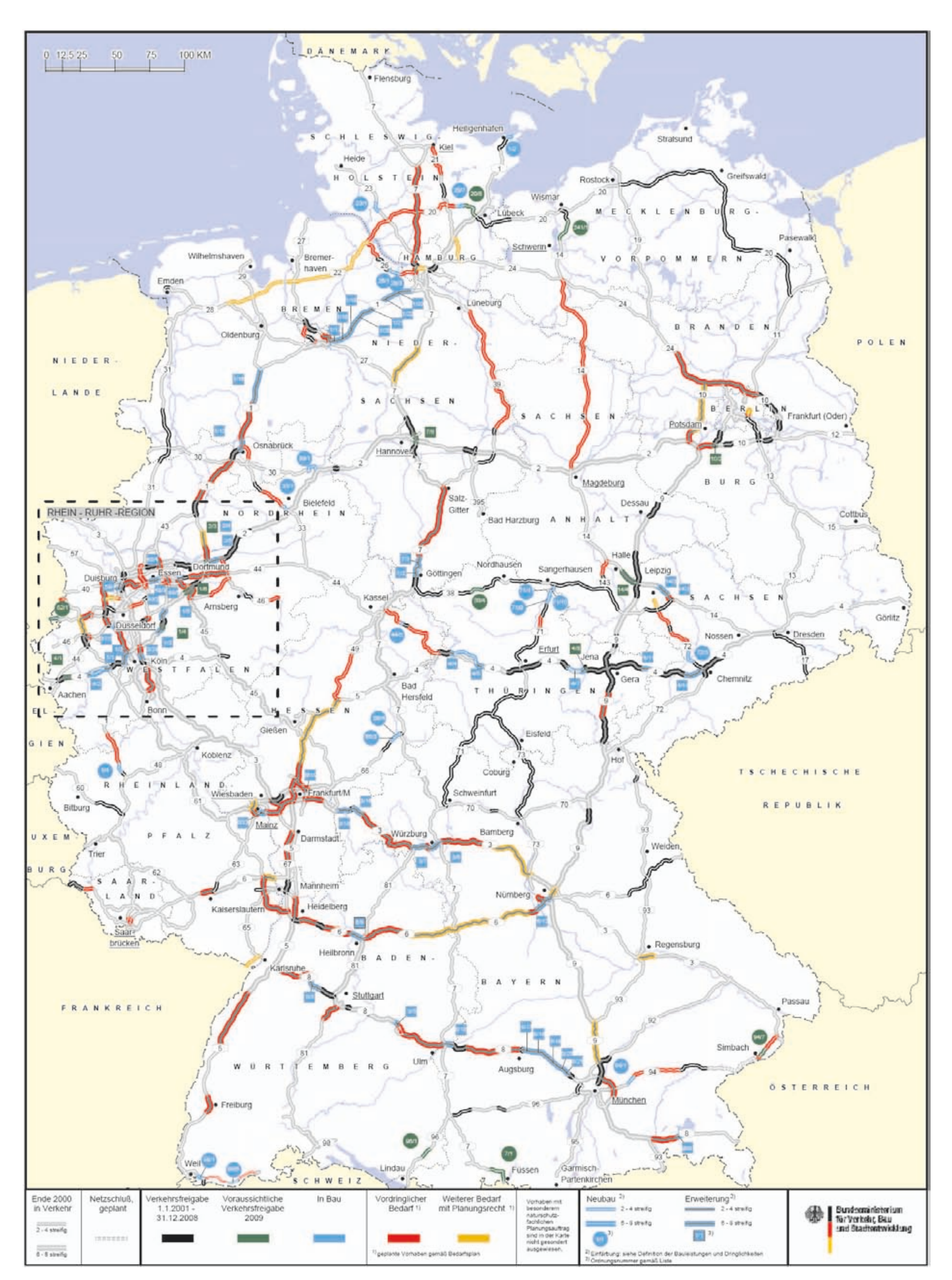
Straße	Strecke	Länge (km gerundet)	Land
1	2	3	4
Sechsstreifige Erweiterung			
A 1	HH-SO (A 25)–HH-Billstedt	6	HH
A 1	Westhofen–Lichtendorf	6	NW
A 1	Remscheid–Blombachtal	8	NW
A 1	Wermelskirchen–T+R Anlage Remscheid	4	NW
A 1	Lotte/Osnabrück–Osnabrück-N	10	NI/NW
A 2	Landesgrenze NW–Kleinenbremen	1	NI/NW
A 2	Braunschweig-Watenbüttel–Braunschweig-N	5	NI
A 2	Lehrte–Peine	13	NI
A 2	Hamm–Hamm/Uentrop–Oelde	28	NW
A 2	Hamm–Hamm/Rhynern	4	NW
A 2	Gelsenkirchen/Buer–Herten	5	NW
A 3	Hösbach–Aschaffenburg	6	BY
A 4	Wommen–Herleshausen	6	HE
A 4	Aachen–Eschweiler	5	NW
A 4	Weisweiler–Düren	8	NW
A 4	Kerpen–Köln-W	11	NW
A 4	Limbach-Oberfrohna–Frankenberg	20	SN
A 4	Schmölln–Hohenstein-Ernstthal	24	SN
A 4	Hermsdorf–Rüdersdorf	8	TH
A 4	Gera–Ronneburg	13	TH
A 4	Neudietendorf–Erfurt/O	15	TH
A 4	Herleshausen–Werrabrücke	2	TH
A 6	Viernheim (LGr HE/BW)–Mannheim	7	BW
A 6	Walldorf–Wiesloch/Rauenberg	6	BW
A 6	Sinsheim–Sinsheim/Steinsfurt	10	BW
A 7	Großburgwedel–Hannover-N	6	NI
A 7	Drammetal–Göttingen	9	NI
A 8	Heimsheim–Leonberg (mit B 295 Renningen)	10	BW

noch Tabelle 26

Straße	Strecke	Länge (km gerundet)	Land
1	2	3	4
A 8	Stuttgart/Degerloch	3	BW
A 8	LGrBW/BY–Leinheim	14	BY
A 8	Sulzemoos–Dachau/Fürstenfeldb.	8	BY
A 9	Sophienberg–Bayreuth	6	BY
A 9	München/FrankfurterRing–Flughafen München	20	BY
A 9	Droyßig–Naumburg	3	ST
A 9	Großkugel–Zörbig	27	ST
A 9	Vockerode–Klein Marzehns	20	ST
A 9	Hirschberg–Schleiz	19	TH
A 9	Triptis–Hermsdorf	17	TH
A 9	Hermsdorf–Eisenberg	11	TH
A 10	Ludwigsfelder Damm	4	BB
A 10	Königs Wusterhausen–Spreeau	8	BB
A 10	BE-Hellersdorf–Schwanebeck	18	BB
A 27	HB/Überseestadt–Bremen-N	11	HB
A 46	Haan-O–Westring	1	NW
A 57	Umbau Neuss-W	2	NW
A 57	Kaarst–Meerbusch	5	NW
A 59	Duisburg/Duissern–Duisburg	1	NW
A 66	Wiesbaden–Kriftel	8	HE
A 72	Chemnitz-S–Chemnitz	3	SN
A 115	AD Nuthetal –Landesgrenze Brandenburg	16	BB
	Insgesamt (Mrd. Euro)	**492**	
Achtstreifige Erweiterung			
A 3	Griesinger Straße–Köln-O–Dellbrück	5	NW
A 7	4. Elbtunnelröhre	5	HH
	Insgesamt	10	
	Erweiterung insgesamt (km)	**502**	
	Erweiterungs-Bauvolumen rund (Mrd. Euro)	**4,8**	

Abbildung 10

Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen; Stand 1. Januar 2009



C.3.3 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau

Neubau und Erweiterung

Für den Neubau und vierstreifige Erweiterungen von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 845 Mio. Euro ausgegeben und 38 Verkehrseinheiten (VKE) mit einer Gesamtlänge von 131,3 km für den Verkehr freigegeben. Weitere 102 VKE von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 463,8 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen hat der Bau von Ortsumgehungen eine besondere Bedeutung und bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Bundesfernstraßenbau. Im Berichtsjahr 2008 wurden bundesweit 25 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 91,7 km für den Verkehr freigegeben. 63 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 275,6 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen betrug die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 40 203 km.

Radwegebau

Im Berichtsjahr wurden rund 82 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschließlich der Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 330 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 61 Mio. Euro aufgewendet. Im Zeitraum 1991 bis 2008 wurden rund 6 500 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rund 1,13 Mrd. Euro fertig gestellt. Insgesamt standen damit Ende 2008 rund 17 900 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

C.3.4 Ingenieurbauwerke

C.3.4.1 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken

Tabelle 27

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2008 für den Verkehr freigegeben					
A 6, Nürnberg–Waishaus AS Amberg-Ost–AK Pfreimd	21	Kulmbachtalbrücke	517	16,5	Spannbeton
A 38, Göttingen–Halle (A9) AS Eisleben–AS Schafstädt	22	Talbrücke über den Weizschkerbach	600	13,2	Spannbeton
	23	Talbrücke über das Weidatal	453	19,2	Spannbeton
A 44, Aachen–Dortmund Velbert	24	Hesperbachtalbrücke	235	5,0	Spannbeton
A 71, LGr. TH/ST- AS Sömmerda Prov. AS B 85-AS Heldrungen	25	Schmücketunnel	1.750	85,0	Stahlbeton
A 73, Suhl–Lichtenfels Eisfeld Nord–Schleusingen	26	Talbrücke Weißa	236	6,9	Spannbeton
	27	Talbrücke Nahe	435	10,1	Spannbeton
	28	Talbrücke Schleuse	680	19,9	Stahlverbund
	29	Talbrücke Wiedersbach	178	6,0	Stahlverbund
	30	Talbrücke Brünn	696	14,0	Spannbeton
	31	Talbrücke Sulzebach	268	6,3	Spannbeton

noch Tabelle 27

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau-kosten[1] (Mio. €)	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 281, Autobahneckverbindung Bremen Ringschluss zwischen A 1 und A 27	32	Trogbauwerk AS Bremen-Neustadt	535	29,5	Stahlbeton
	33	Hochstraße zwischen Duckwitz- und Georg-Wulf-Straße	1.121	48,1	Stahlverbund
	34	Hochstraße Großmarkt	225	8,1	Spannbeton
A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen Rengen (L 46)–Kellberg	35	Liesertalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	578	18,2	Spannbeton
A 1, AS Kelberg (B 410)–AS Daun (B257)	36	Talbrücke Königsuhr	121	4,4	Spannbeton
A 4, Aachen–Görlitz Abschnitt Glauchau	37	Zwickauer Mulde	188	8,6	Spannbeton
A 4, Eisenach–Hösselberge AS Eisenach Ost–w Waltershausen	38	Hörseltalbrücke	422	16,1	Spannbeton
	39	Nesseltalbrücke	414	17,3	Stahlverbund
	40	Böbertal	200	9,0	Stahlverbund
A 4, AS Magdala–AS Jena östl. AS Magdala–w AS Jena-Göschwitz	41	Tunnel Jagdberg	3.065	181,8	Stahlbeton
A 7, Würzburg–Füssen AS Nesselwang–Grenztunnel Füssen	42	Talbrücke Enzenstetten	558	24,9	Spannbeton
	43	Tunnel Reinertshof	645	12,5	Stahlbeton
A 14, Wismar–Schwerin	44	Talbrücke Liessow	339	12,7	Spannbeton
	45	Talbrücke Mühlenbach	501	16,4	Spannbeton
	46	Bahnüberführung	35	3,6	Stahlbeton
A 23, Hamburg–Heide AS Itzehoe-Süd–AS Itzehoe-Nord	47	Störbrücke Itzehoe	1.155	25,9	Stahlverbund
A 38, Göttingen–Leipzig AS Breitenworbis-AS Bleichrode	48	Friedetalbrücke	485	27,6	Spannbeton
	49	Rhintalbrücke	310	10,0	Stahlbeton
	50	Tunnel Höllberg	885	45,1	Stahlbeton
A 66, Neuhof/Süd–Neuhof/Nord	51	Tunnel Neuhof	1.610	68,0	Stahlbeton
A 71, L-GR TH/ST–AD Südharz (A 38)	52	Helmebrücke	253	9,2	Spannbeton
A 71, AS Heldrungen–AS Artern	53	Brücke über den Helderbach	185	7,1	Spannbeton
A 72 neu, Chemnitz–Leipzig, AS Niederfrohna–AS Rathendorf	54	Muldebrücke Penig	710	28,9	Spannbeton
	55	Brücke über das Lochmühltal	375	15,9	Spannbeton
	56	Brücke über die Ratte und K 8260	80	4,2	Spannbeton

noch Tabelle 26

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 72n, Chemnitz–Leipzig VKE 356.3 VKE 356.4	57	Ossabachbrücke	219	6,3	Spannbeton
	58	Zedlitzer Grund	315	12,7	Stahlverbund
A 98, Weil a. R. (BGr)–Schaffhausen (BGr) AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau	59	Dultenaugrabenbrücke Süd	444	11,3	Stahlverbund
	60	Holzmatttalbrücke Süd	403	9,7	Spannbeton
	61	Kreuzungsbauwerk	68	3,3	Spannbeton
	62	Andelsbachtalbrücke Süd	550	14,5	Spannbeton
	63	Rappensteintunnel Süd	400	10,7	Stahlbeton
	64	Murgtalbrücke Süd	295	6,0	Spannbeton
AS Rothaus–AS Luttingen	65	Rothenbachtalbrücke Süd	105	3,3	Spannbeton
A 113, Autobahnzubringer Dresden AD Neukölln–LGr BE/BB	66	Tunnel Altglienicke	320	8,1	Stahlbeton
	67	Brücke über den Teltowkanal (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	149	12,2	Stahlverbund
	68	Tunnel Rudower Höhe	1.000	32,0	Stahlbeton
A 661, AS Oberursel-Nord–AS Egelsbach Frankfurt/Seckbach–Hanauer Landstraße, 2. Überbau	69	Talbrücke Seckbach	260	8,3	Spannbeton

[1] Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2008).

C 3.4.2 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken

Tabelle 28

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2008 für den Verkehr freigegeben					
A 1, Bremen–Lübeck AD Hamburg-Südost–AS Hamburg-Billstedt	1	Trogbauwerk „Tunnel Moorfleet“	275	10,4	Stahlbeton
A 4, Eisenach–Dresden AS Jena Göschwitz–AS Lobeda (Ost)	2	Lärmschutzeinhausung	600	19,1	Stahlbeton
	3	Saaletalbrücke	724	17,4	Spannbeton
A 8, Karlsruhe–München AS Heimsheim–AD Leonberg	4	Neuenbühltalbrücke	200	7,7	Spannbeton
	5	Wasserbachtalbrücke	156	4,9	Spannbeton
	6	Eisengrifftalbrücke	134	6,4	Spannbeton
A 8, Stuttgart–München AS Augsburg-West–AS Dersching	7	Lechbrücke Gersthofen	109	11,0	Stahlverbund
Ende 2008 im Bau					
A 1, Kamen–Köln AS Westhofen–AS Hagen-Nord	8	Bahnhof „Kabel“	149	10,1	Stahlverbund
	9	Lennebrücke	197	13,0	Stahlverbund
	10	Ruhrbrücke	240	18,7	Stahlverbund
	11	Bahnhof „Westhofen“	102	5,0	Spannbeton
A 1, Dortmund–Euskirchen Köln/Bocklemünd–AK Köln-West	12	Lärmschutztunnel Lövenich	1.552	90,5	Stahlbeton
A 1, Köln–Dortmund Wermelskirchen–Remscheid	13	Talbrücke Einsiedelstein	195	8,2	Stahlverbund
	14	Talbrücke Höllenbach	320	11,8	Stahlverbund
A 3, Frankfurt/Main–Nürnberg AS Rohrbrunn–AS Marktheidenfeld	15	Haseltalbrücke (BW 241a)	678	30,1	Spannbeton
AS Würzburg Heidingsfeld– AS Randersacker	16	Mainbrücke Randersacker (BW 292b)	540	33,6	Spannbeton
A 4, Eisenach–Dresden AS Ronneburg–AS Schmölln	17	Sprottetalbrücke	300	3,8	Spannbeton
A 6, Heilbronn–Nürnberg AS Roth–AK Nürnberg Süd	18	Brücke über den Rhein-Main-Donau-Kanal	85	11,0	Stahlverbund
A 9, München–Berlin AS München-Freimann	19	Hochbrücke Freimann	586	37,0	Spannbeton
A 60, St. Vith–Rüsselsheim AS Hechtsheim-West–AS Mainz/Laubenheim	20	Tunnelbauwerk einschl. Galeriebauwerke	450	26,1	Spannbeton/ Stahlbeton

[1] Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2008).

C.3.4.3 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen

Tabelle 29

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
– Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau-kosten[1] (Mio. €)	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2008 für den Verkehr freigegeben					
B 1 Manschnow–Kietz OU Küstrin–Kietz	70	Brücke über den Norkgraben (BW 4)	562	7,4	Stahlverbund
B 19 Barchfeld–Meinigen OU Schwallungen	71	Körnebachtalbrücke	236	10,4	Spannbeton
B 26 Darmstadt–Aschaffenburg–Lohr a. M. Ebertbrücke in Aschaffenburg	72	Ebertbrücke (2. Fahrbahn)	300	8,7	Stahlverbund
B 47 Worms–Bürstadt 2. Rheinbrücke	73	Nibelungenbrücke	744	14,9	Spannbeton
B 91 Halle–Zeitz Mersburg	74	Saaleflutbrücke	145	3,4	Spannbeton
B 178 Weißenberg (A 4)–BGr D/PL Löbau–Krappe	75	Talbrücke Carlsbrunn	291	5,8	Spannbeton
	76	Brücke über die DB-Strecke Dresden–Görlitz	375	6,3	Spannbeton
B 229 Langenfeld (B 8)–Soest (B 1) Hüsten–Müschede	77	Ruhrtalbrücke	736	9,2	Spannbeton
B 236 Dortmund-NO–Schwerte Dortmund–Berghofen	78	Tunnel Berghofen	1.310	43,0	Stahlbeton
B 257 Adenau–Nürburgring OU Altenahr	79	Lingenbergtunnel	212	6,3	Stahlbeton
B 281 Saalfeld–Unterwellenborn OU Gorndorf/Saalfeld	80	Talbrücke Gorndorf	220	7,0	Stahlverbund
B 292 Adelsheim–Osterburken OU Osterburken	81	Kirnautalbrücke	216	4,1	Stahlverbund
B 313 Nürtingen–Metzingen OU Nürtingen	82	Bahnbrücke Nürtingen	34	6,0	Spannbeton
B 472 Schongau–Bichl OU Peißenberg	83	Einhausung Peißenberg	194	10,7	Stahlbeton
Ende 2008 im Bau					
B 1 Magdeburg–AS Burg Zentrum AS Heyrothsberge	84	Brücke über den Elbe-Umflutkanal	415	13,8	Spannbeton
B 1 Dortmund–Unna AS Do-Dorstfeld–AS Do-Zentrum	85	Schnettkerbrücke	328	21,8	Stahlverbund

noch Tabelle 29

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
1	2	3	4	5	6
B 2n AS Gera-Bieblach (A 4)–B 2 (alt) Nordanbindung Gera	86	Brahmetalbrücke	345	4,1	Spannbeton
B 3, Weimar/Argenstein–Weimar/Roth Neubau Brücke	87	Lahnbrücke	300	18,3	Stahlverbund
B 10 Göppingen–Süßen OU Salach und Süßen	88	Brücke Schlater Tobel	170	6,2	Spannbeton
B 10 Pirmasens–Hinterweidenthal AS B 2710 bis Haseneck	89	Stützwand mit Lärmschutz	400	3,9	Stahlbeton
B 12 Verlegung bei Isny OU Isny	90	Felderhaldetunnel	760	19,5	Stahlbeton
B 14 Winnenden–Backnang OU Winnenden	91	Tunnel Leutenbach	1.080	38,7	Stahlbeton
B 15 neu Regensburg–Landshut AS Saalhaupt-Neufahrn	92	Laaberbrücke	273	9,9	Spannbeton
B 19 neu Immenstadt–Kempten AS Immenstadt-Heuberg	93	Illerbrücke Thanners	254	8,8	Spannbeton
B 29 Schwäbisch Gmünd–Aalen OU Schwäbisch Gmünd	94	Trogbauwerk West	215	9,1	Stahlbeton
	95	Tunnel Schwäbisch Gmünd einschl. Remsverlegung	2.230	180,0	Stahlbeton
B 45 Sinsheim–Wöllstadt OU Höchst/Odenwald	96	Überführung DB (Rahmenkonstruktion durch den Bahndamm) (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	88	3,9	Stahlbeton
B 58n Wesel–Geldern Rheinquerung	97	Rheinbrücke Wesel	773	49,8	Stahl/ Spannbeton
B 89 Meiningen-Süd (A71)–Sonneberg Ortsumgehung Sonneberg	98	Trogbauwerk	338	6,4	Stahlbeton
B 92 Plauen–Gera Elsterberg	99	Brücke über die Weiße Elster	177	3,3	Spannbeton
B 96 Saßnitz/RÜG–Greifswald OU Stralsund	100	Bauwerk Lüssower Senke	100	3,2	Spannbeton
B 98 Bischofswerda–Oppach OU Bischofswerda	101	Talbrücke Wesenitzaue	208	3,0	Spannbeton
B 101 Aue–Berlin OU Markersbach	102	Talbrücke Markersbach	320	14,1	Stahlverbund
B 107 Pritzwalk–Chemnitz Havelberg	103	Sandauer Brücke	125	8,2	Bogen/ Stahlverbund

noch Tabelle 29

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau-kosten[1] (Mio. €)	Baustoff
1	2	3	4	5	6
B 178 Weißenberg (A 4)–BGr D/PL Löbau-OberC	104	Talbrücke Klein-schweidnitz	160	3,1	Spannbeton
	105	Talbrücke Liebesdörfel	215	3,9	Spannbeton
B 180n Naumburg – Egeln OU Hettstedt	106	Wippertalbrücke	231	5,9	Spannbeton
B 226n in Wetter 2. BA/Brücke über die Ruhr und die DB-Strecke	107	Ruhrbrücke	370	17,7	Stahlverbund
B 256 Umgehung Neuwied–Rengsdorf 3. BA	108	Neubau der Talbrücke Süd	126	3,4	Spannbeton
B 269n Ensdorf–A 620 Querspange Ensdorf (B 51–A 620)	109	Saarbrücke bei Ensdorf	171	9,1	Spannbeton
B 277 neu, OU Haiger	110	Kreuzungsbauwerk	90	8,7	Stahlbeton
B 303 Coburg–Kronach Verlegung Sonnefeld-Johannisthal, BA II	111	Steinachtalbrücke Beikheim	230	4,5	Spannbeton
B 304 München–Wasserburg OU Ebersberg	112	DB Überführung Ebersberg–Wasserburg	35	3,6	Spannbeton
B 311 Ulm–Geislingen (A 81) Verlegung in Tuttlingen	113	Kreuzstraßentunnel	948	20,1	Stahlbeton
B 472 Schongau–Bichl OU Peißenberg	114	Guggenbergtunnel	384	9,3	Stahlbeton
B 480 Wünneberg/PB–Erndtebrück/SI Ortsumgehung Olsberg	115	Ruhrbrücke	300	4,4	Spannbeton
	116	Losenbergtunnel	194	10,7	Stahlbeton
B 535 OU Schwetzingen–Plankstadt	117	Tunnel	124	6,8	Stahlbeton

[1] Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2008).

C.4 Erhaltung

C.4.1 Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Das Bundesfernstraßennetz ist historisch gewachsen und weist daher sehr unterschiedliche Ausbaustandards hinsichtlich der Trassierung, der Breite, der Frostsicherheit und der Tragfähigkeit der Fahrbahnbefestigungen sowie der Konstruktion und Tragfähigkeit der Bauwerke auf. Entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands stammt in den alten Bundesländern ein erheblicher Anteil der Bundesautobahnen aus den 1960er und 1970er Jahren, der grundhaft erneuert werden muss. In den neuen Bundesländern werden bei den Bundesstraßen Erneuerungsmaßnahmen notwendig, die teilweise mit kostenintensiven Um- und Ausbaumaßnahmen (z. B. Gradientenverbesserung, Trassierungsanpassung) kombiniert werden müssen, um den verkehrlichen Standard der alten Bundesländer sukzessive zu erreichen. Hierfür sind ein erheblicher Mitteleinsatz und ein gezieltes Erhaltungsmanagement erforderlich.

Eine ausreichende Qualität der Bundesfernstraßen kann nur mit einer verstärkt substanzorientierten Erhaltung gesichert werden. Hierfür ist eine technisch, wirtschaftlich und baubetrieblich optimierte Erhaltungsplanung erforderlich. Für diese netzweite Optimierung der Erhaltungsplanung wurde in den letzten Jahren ein bundesweites Erhaltungsmanagement vom BMVBS zusammen mit den Straßenbauverwaltungen der Bundesländer, der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entwickelt und sukzessive eingeführt. Ziel der koordinierten Erhaltungsplanung ist es, auf verkehrlich hoch belasteten Strecken baustellenbedingte Verkehrsbehinderungen möglichst gering zu halten und dem Verkehrsteilnehmer eine leistungsfähige und sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstrassen

Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Oberflächen der Bundesfernstraßen liefert eine wichtige Datengrundlage für das Erhaltungsmanagement und ermöglicht netzweit einen guten Überblick über die Zustandsverteilungen und -ausprägungen der Fahrbahnoberfläche. Die Zustandsdaten werden auf den Bundesfernstraßen in jeweils vier Jahre umfassenden Messkampagnen aufgenommen. Die daraus gewonnenen Ergebnisse dienen als Grundlage für die Erhaltungsplanung der Bundesländer, für die Erhaltungsbedarfsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und für die Bewertung von Bauweisen.

Die Ergebnisse (Gesamtwert) der Aufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2005/2006 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2007/2008 sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Der Gesamtwert ergibt sich durch Verknüpfung aller Zustandsmerkmale als schlechtester Teilwert. Die Zustandsnoten reichen von 1,0 bis 5,0 (1,0 = sehr gut, 5,0 = sehr schlecht).

Die fahrstreifenbezogenen Prozentanteile des Fahrbahnoberflächenzustandes sind vier Notenklassen zugeordnet.

Abbildung 11

Zustand der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen 2005/2006 (Gesamtwert)

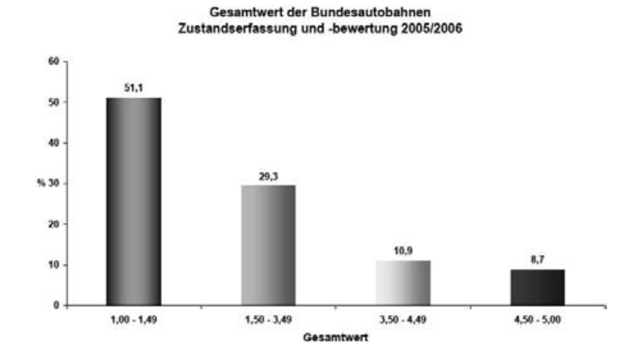
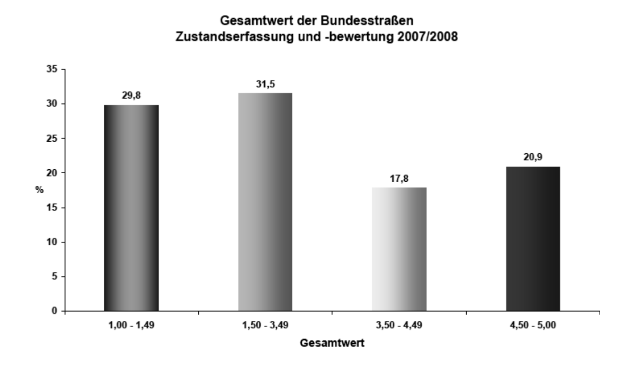


Abbildung 12

Zustand der Fahrbahnoberflächen der Bundesstraßen 2007/2008 (Gesamtwert)



C.4.2 Zustand der Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Bundesfernstraßen gibt es aktuell über 38 400 Brücken. Sie entsprechen einem Anlagevermögen von rund 40 Mrd. Euro.

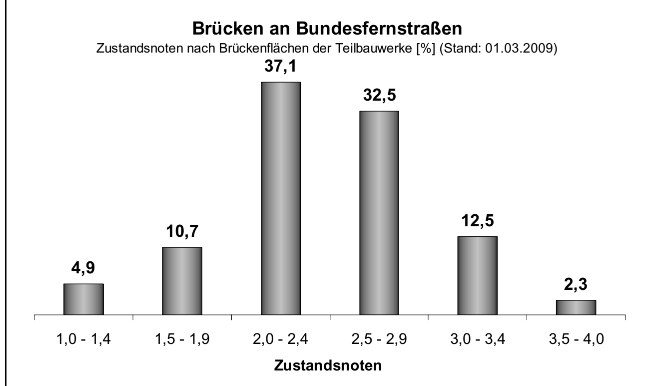
Informationen über den Bestand und Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken werden durch die Straßenbauverwaltungen der Länder auf der Grundlage von einheitlichen Regelwerken erhoben, die durch das BMVBS eingeführt wurden.

Um eine ständige Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Ingenieurbauwerke zu gewährleisten, werden diese einer regelmäßigen Überwachung und Prüfung unterzogen. Grundlage für die Bauwerksprüfung ist die Norm DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen; Überwachung und Prüfung“.

Danach ist für jede Brücke im Abstand von 6 Jahren eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete Bauwerksprüfingenieure durchzuführen. Hierbei werden alle Bauteile unter Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten handnah geprüft. Drei Jahre danach erfolgt jeweils eine Einfache Prüfung. Bei den jährlich durchzuführenden Besichtigungen kontrollieren die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien die Bauwerke, und zusätzlich erfolgen zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden. Alle Ergebnisse werden für jede einzelne Brücke nach festen Vorgaben in einem Prüfbericht dokumentiert und Zustandsnoten zwischen 1 und 4 vergeben.

Abbildung 13

Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke



Die Zustandsnotenbereiche lauten wie folgt:

1,0–1,4	sehr guter Bauwerkszustand,
1,5–1,9	guter Bauwerkszustand,
2,0–2,4	befriedigender Bauwerkszustand,
2,5–2,9	ausreichender Bauwerkszustand,
3,0–3,4	nicht ausreichender Bauwerkszustand,
3,5–4,0	ungenügender Bauwerkszustand..

Zustandsnoten dienen den verantwortlichen Baulastträgern in erster Linie als Entscheidungshilfe zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen. Sie geben keine direkten Hinweise auf den Umfang oder die Kosten der zu treffenden Maßnahmen. So können schon Schäden geringeren Umfangs, die die Verkehrssicherheit beinträchtigen, zu einer Gesamtzustandsnote > 3,0 führen und zeigen damit einen dringenden Handlungsbedarf auf. Besteht hierdurch eine direkte Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, dann sind selbstverständlich entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden oder notwendige Verkehrsbeschränkungen unverzüglich zu veranlassen.

Das BMVBS arbeitet gemeinsam mit der BASt und den Straßenbauverwaltungen der Länder am Aufbau eines Bauwerk-Management-Systems (BMS). Ziel des modular konzipierten BMS ist die nachvollziehbare, objektive und optimierte Erhaltungsplanung nach einheitlichen Kriterien für einen bedarfsgerechten Einsatz der zur Verfügung stehenden Erhaltungsmittel.

Zurzeit befinden sich die wesentlichen Module des BMS in der Programmierphase. *Seit Oktober 2009 werden die Prototypen der vier Planungsmodule an ausgewählten Teststandorten beim Bund und den Ländern getestet.*

Gegenüber dem Vorjahr ist 2008 die Zustandsnotenverteilung insgesamt nahezu gleich geblieben, während die Ausgaben für die Erhaltung von Brücken und Ingenieurbauwerken der Bundesfernstraßen weiter gestiegen sind.

Der Anteil der Bauwerke mit Zustandsnoten > 2,5 zeigt, dass aufgrund des Alters und der erhöhten Beanspruchung der Bauwerke verstärkt Schäden auftreten, die eine zeitnahe Umsetzung der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen erfordern. Um hier eine weitere Verschlechterung des Zustands zu vermeiden, müssen daher in den nächsten Jahren erhebliche Finanzmittel in die Erhaltung der Bauwerke investiert werden.

Für die Funktion der Brücken im Straßennetz ist neben dem Zustand auch eine ausreichende Tragfähigkeit der Konstruktion von entscheidender Bedeutung. Zwar wurden im Laufe der Jahre die Bemessungslasten für neue Brücken immer wieder der Verkehrsentwicklung und den steigenden zulässigen Gesamtgewichten von Lkws angepasst, notwendige Verstärkungen älterer Brücken sind jedoch nur begrenzt und oft nur mit großem technischen und finanziellen Aufwand möglich.

Problematisch sind für den Bauwerksbestand neben der überproportionalen Zunahme des Güterverkehrs auf den Straßen Überladungen von Lkw und die stark ansteigende Zahl der genehmigten Schwerlasttransporte. Aktuell vom BMVBS veranlasste Verkehrsmessungen und Nachrechnungen haben ergeben, dass ältere Bauwerke in hoch belasteten Autobahnen und Bundesstraßen den heute vorhandenen Verkehr nur noch eine begrenzte Zeit aufnehmen können, wodurch die ursprünglich angenommene Nutzungsdauer der Bauwerke nicht mehr in allen Fällen erreicht werden kann.

Auch durch diese Entwicklung ist eine weitere Zunahme der Investitionen in den Bestand der Ingenieurbauwerke erforderlich. *Für die Jahre 2009 und 2010 erfolgt eine deutliche Verstärkung der Erhaltungsmittel durch die Konjunkturprogramme. Ein wesentlicher Anteil der zusätzlichen Erhaltungsmittel ist für die Ertüchtigung der Brücken in Bundesfernstraßen vorgesehen.*

C.5 Betrieb

C.5.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen (einschließlich der Kraftfahrzeuge und Geräte sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Tunnelbetrieb) wurden im Berichtsjahr insgesamt 991,2 Mio. Euro ausgegeben, davon für

- Bundesautobahnen: 548,8 Mio. Euro,
- Bundesstraßen: 442,4 Mio. Euro.

Darin enthalten sind die Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) sowie für Fahrzeuge und Geräte in Höhe von insgesamt 172,3 Mio. Euro, davon für

- Bundesautobahnen: 118,7 Mio. Euro,
- Bundesstraßen: 53,6 Mio. Euro.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenbetriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach (gerundet)

- Winterdienst 4 900 Euro/km,
- Grünpflege 7 900 Euro/km,
- Reinigung 5 200 Euro/km,
- Streckenwartung/Schadensbehebung 6 700 Euro/km,
- Instandhaltung der Ausstattung 3 600 Euro/km,
- Sofortmaßnahmen 1 800 Euro/km,
- Verkehrstechnik, Beleuchtung, Tunnel, Fernmeldenetz 4 500 Euro/km.

C.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahr 2008 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 20 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden

- an 1 000 km Bundesautobahnen digitale Übertragungssysteme für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 200 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen einschließlich Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 12 718 km Bundesautobahnen sind nunmehr 12 656 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet (rund 16 000 Notrufsäulen).

C.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 12 718 km Bundesautobahnen 185 Autobahnmeistereien

(AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen:

– A 1 Bremen–Hamburg: AM Hittfeld (N),
– A 2 Wollin–Magdeburg: AM Theeßen (N),
– A 38 Leipzig-Südwest–Parthenaue: AM Leipzig (N),
– A 38 Arenshausen–Heringen: AM Breitenworbis (N).

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien im Bau:

– A 5 Karlsruhe–Heidelberg: AM Walldorf (E),
– A 656 Mannheim–Heidelberg: AM Mannheim-Seckenheim (E).

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der im Bau befindlichen AM sind den Kartenausschnitten der Karte „Bauleistungen auf den Bundesautobahnen“ in Kapitel C.3.11 zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 231 072 km Bundes-, Landes- (Staats-) und Kreisstraßen 222 bundeseigene und 361 landeseigene Straßenmeistereien zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende bundeseigene Straßenmeistereien in Betrieb gegangen:

– B 6n Stapelburg–Blankenburg: ASM Wernigerode,
– B 92 Adorf–Oelsnitz: SM Adorf.

Folgende bundeseigene Straßenmeistereien befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau:

– B 11n Deggendorf–Grafing: SM Deggendorf.

AM – Autobahnmeisterei,
SM – Straßenmeisterei,
ASM – Autobahn- und Straßenmeisterei,
(N) – Neubau,
(E) – Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung.

C.6 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

C.6.1 Rastanlagen

Auf den Bundesautobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern 430 bewirtschaftete und 1 510 unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung.

Bewirtschaftete Rastanlagen

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen einen oder mehrere Nebenbetriebe, wie z. B. Tankstelle oder Raststätte, sowie eine Verkehrsanlage, bestehend aus den notwendigen Fahrgassen, Park- und Erholungsflächen. Nebenbetriebe werden auf der Grundlage von Konzessionen von Privaten gebaut, finanziert und betrieben; die Verkehrsanlage wird von der zuständigen Landesstraßenbauverwaltung geplant, gebaut und aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Motels (M) umgebaut, fertig gestellt und in Betrieb genommen:

– A 1 Münster–Dortmund: R Münsterland/Ost (Umbau), R Eichengrund/West (Umbau), R Im Mersch/Ost (Umbau),
– A 2 Dortmund–Hannover: R Niedergassel/Nord (Umbau), R Obergassel/Süd (Umbau), R Schafstrift/Nord (Umbau),
– A 3 Köln–Frankfurt am Main: R Siegburg/Ost (Umbau), T Montabaur (Umbau), R Heiligenroth (Ersatzneubau),
– A 4 Jena–Erfurt: R Eichelborn/Nord (Neubau),
– A 5 Frankfurt–Mannheim: TR Gräfenhausen/West (Umbau),
– A 6 Mannheim–Heilbronn: R Am Hockenheimring/Ost (Umbau),
– A 7 Hamburg–Kassel: R Brunautal/West (Ersatzneubau), R Hildesheimer Börde/West (Umbau),
– A 8 Stuttgart–Ulm: R Aichen/Nord (Umbau),
– A 10 Berliner Südring: R Michendorf/Süd (Ersatzneubau),
– A 14 Leipzig–Dresden: TR Muldental/Nord und Süd (Neubau),
– A 57 (Nimwegen)–Krefeld: TR Kalbecker Forst/Ost und West (Neubau),
– A 61 Mönchengladbach–Koblenz: R Peppenhoven/West (Umbau),
– A 67 Mönchhof Dreieck–Darmstadt: TR Büttelborn/Süd (Umbau),
– A 71 Schweinfurt–Suhl: TR Mellrichstädter Höhe/Ost und West (Neubau),
– A 81 Würzburg–Heilbronn: TR Ob der Tauber/West (Umbau).

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Motels (M) im Bau oder Umbau:

– A 7 Kassel–Würzburg: R Großenmoor/West (Umbau), TR Uttrichshausen/Ost (Umbau),
– A 81 Heilbronn–Stuttgart: R Wunnenstein/Ost (Umbau),
– A 93 Rosenheim–Kiefersfelden: TR Inntal/West (Umbau).

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2008 die in der nachfolgenden Tabelle nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung. Die Standorte der im Jahr 2008 fertig gestellten und im Bau/Umbau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2008“ dargestellt.

Unbewirtschaftete Rastanlagen

Soweit Rastanlagen ohne Nebenbetrieb nicht nur übergangsweise für die Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestellt werden, sollen sie standardmäßig mit WC-Gebäuden ausgestattet sein; bestehende unbewirtschaftete Rastanlagen werden entsprechend nachgerüstet. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin, erfolgen.

Tabelle 30

Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
Stand: 31. Dezember 2008

Kurzbezeichnung	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe			Summe Nebenbetriebe
			T	R	M	
T	Rastanlage mit Tankstelle	39	39	0	0	39
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	290	290	290	0	580
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	50	50	50	50	150
R	Rastanlage mit Raststätte	49	0	49	0	49
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	2	0	2	2	4
	Summe	**430**	**379**	**391**	**52**	**822**

C.6.2 Lkw-Parkplätze

Während für die im Rahmen der EG-Sozialvorschriften für Fahrpersonal vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen der Lkw-Fahrer tagsüber in aller Regel ausreichend Lkw-Parkstände bereitstehen, ist die aktuelle Situation in den Abend- und Nachtstunden auf vielen Rastanlagen, aber auch auf Autohöfen und in anliegenden Gewerbegebieten entlang der Bundesautobahnen geprägt von der Überlastung durch parkende Lkw. Vor allem an den Hauptachsen kommt es dann trotz der beträchtlichen Zahl der verfügbaren Lkw-Parkstände zu Engpässen, insbesondere von Montag bis Donnerstag.

Im Jahr 2008 wurden annähernd 800 Lkw-Parkstände geschaffen. *Für 2009 haben die Länder den Bau von rund 2 200 Parkständen angekündigt, womit das hochgesteckte Ziel der Realisierung von 3 000 neuen Lkw-Parkständen bis Ende 2009 erreicht werden kann.*

Darin enthalten ist die schnelle Umsetzung von Sofortmaßnahmen als Teil des Ausbauprogramms. Darunter werden Umbau oder Ummarkierung von vorhandenen Freiflächen auf bestehenden Rastanlagen verstanden. Sofortmaßnahmen werden insbesondere in den am stärksten betroffenen Ländern (Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz) realisiert.

Zur Akzeptanzverbesserung bei der Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkstände hat das BMVBS Verbesserungen beim Lärmschutz im Bereich von Rastanlagen initiiert.

Die Finanzierung der umzusetzenden Maßnahmen ist gesichert. Aus dem laufenden Ausbauprogramm standen in 2008 für den Neu- und Ausbau von Rastanlagen 35 Mio. Euro zur Verfügung. *Der Bund hat das Finanzvolumen des laufenden Ausbauprogramms durch das „Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr“ und durch das „Konjunkturpaket II“ aufgestockt, so dass in 2009 und 2010 insgesamt 200 Mio. Euro für den Neu- und Ausbau von Rastanlagen bereit stehen.*

Mit Hilfe von Parkraumbewirtschaftung und gezielten Verkehrsinformationen soll es zudem gelingen, die zur Verfügung stehenden Parkflächen effizient zu nutzen. Der Bund hat daher Pilotvorhaben zum Parkraummanagement in Form des sog. Kolonnenparkens und durch die Anzeige freier Lkw-Parkstände auf der Bundesautobahn für einzelne oder mehrere aufeinander folgende Rastanlagen initiiert. In 2008 wurden Pilotprojekte zur Anzeige freier Lkw-Parkstandskapazitäten auf der Rastanlage Aichen (BAB A 8) und der Rastanlage Brohltal/Ost (BAB A 61) realisiert. Weitere Pilotprojekte wurden abgestimmt. Die Pilotprojekte werden wissenschaftlich begleitet. Dabei ist auch die Akzeptanz durch die Lkw-Fahrer zu erfassen.

C.7 Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) für den Bundesfernstraßenbau

Mit der Einführung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau werden langjährige Partnerschaften (regelmäßig 30 Jahre) zwischen BMVBS und Privaten begründet. Von der Zusammenarbeit erwartet das BMVBS eine schnellere Umsetzung von Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und Effizienzgewinne in wirtschaftlicher und struktureller Hinsicht, beim Bau, dem Betrieb und der Erhaltung. Darüber hinaus soll bei dieser Form der Einbindung Privater auch Freiraum für Innovationen im Infrastrukturausbau geschaffen und damit ein Ansatz für die Fortentwicklung im Bundesfernstraßenbau erzielt werden. Zur Erreichung dieser Ziele finden im Bundesfernstraßenbau unterschiedliche Formen von Betreibermodellen Anwendung, bei denen wesentliche Aufgaben lebenszyklusübergreifend an einen Privaten zur Ausführung übertragen wird.

Das BMVBS koordiniert unter Einbindung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) die ÖPP-Initiativen und begleitet die Betreibermodelle vor, während und nach den Vergabeverfahren. Ferner werden durch das BMVBS Wissen und Erfahrungen im Bereich von nationalen und internationalen ÖPP-Projekten im Verkehrssektor gebündelt, aufbereitet, dokumen-

tiert und transferiert. Vor allem im finanztechnischen Bereich wird das BMVBS von der VIFG unterstützt.

C.7.1 Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)

Mit der Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw ≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht auf Autobahnen wurde ein Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (sog. A-Modell) mit folgenden Merkmalen möglich:

– Der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung und der Betrieb (aller Fahrstreifen) sowie die anteilige Finanzierung werden an einen Privaten zur Ausübung übertragen.

– Das Gebührenaufkommen der schweren Lkw im Konzessionsabschnitt oder Teile davon werden für eine Weiterleitung an den Privaten vorgesehen.

– Zusätzlich kann eine Anschubfinanzierung gewährt werden. Ob und in welcher Höhe diese erforderlich ist, wird ebenso im Wettbewerb ermittelt wie etwaige Abzugsbeträge vom streckenbezogenen Mautaufkommen (= negative Anschubfinanzierung).

Die Ausschreibung und Realisierung eines Vorhabens als ÖPP-Modell setzt stets ein positives Ergebnis einer vorgeschalteten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung voraus und möglichst auch das Vorliegen des Baurechts.

Als erste A-Modell-Pilotprojekte sind seit 2007 der Ausbau der A 8, Augsburg-München und die Verlegung der A 4, Lgr HE/TH–AS Gotha (sog. Umfahrung Hörselberge) an private Betreiber vergeben worden. Seit Mitte 2008 ist der Abschnitt der A 1 AK Bremer Kreuz– AD Buchholz und *seit Februar 2009 der Abschnitt der A 5 Malsch–AS Offenburg an einen privaten Konzessionär vergeben. Alle vier Abschnitte befinden sich zur Zeit im Bau.*

Evaluierung der A-Modell-Pilot-Projekte

Vergabebegleitend wurden die Pilotprojekte ausgewertet. Ziel war, eine erste belastbare Analyse der Erfahrungen mit der A-Modell-Struktur zu erhalten, um daraus konzeptionelle Vorschläge für eine Weiterentwicklung von Strukturen für geeignete Betreibermodelle abzuleiten. Ein Zwischenbericht wurde zum Januar 2008 erstellt, die Auswertungsergebnisse zeigen, dass eine dauerhafte Implementierung von ÖPP im Bundesfernstraßenbau vorteilhaft sein kann. Vor diesem Hintergrund wurde entschieden, dass in den Jahren 2009 bis 2012 acht weitere ÖPP-Projekte auf den Markt gebracht werden sollen, sofern die Beschaffungsvariante ÖPP wirtschaftlicher ist als eine konventionelle Umsetzung der Projekte.

Durch ein Vertragsmanagement werden alle Projekte mit Blick auf die Erfüllung der Pflichten und Wahrung der Rechte geprüft und begleitet. Es beinhaltet vor allem folgende Aufgaben:

1. Steuerung der Vertragsdurchführung: Dabei wird die vom Auftragnehmer zu erbringende Leistung in der Straßenbauverwaltung des Landes überwacht (Leistungs-Controlling) sowie die entsprechende Gegenleistung gewährleistet.
2. Vertragsreview (Monitoring) und Beschaffungsoptimierung: Ziel ist die kontinuierliche Verfolgung der Entwicklung der Wirtschaftlichkeit und Vertragsausführung der gewählten Beschaffungsform (ÖPP-Variante) durch das BMVBS.

C.7.2 Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)

Die Anwendung des F-Modells beschränkt sich gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz auf den Bau, den Betrieb, die Erhaltung und die Finanzierung von Brücken, Tunnel und Gebirgspässen im Zuge von Bundesautobahnen sowie mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr. Der private Betreiber erhält als Gegenleistung das Recht, von allen Nutzern eine Maut zu erheben.

Das BMVBS hat die F-Modell-Projektstruktur begutachten lassen, um Schlussfolgerungen für künftige Projekte zu ziehen, wobei auch internationale Erfahrungen einbezogen wurden. Der Bericht wurde nach intensiver Diskussion mit den Ländern und der Wirtschaft im Januar 2008 der Bundesregierung und dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages übergeben. Er zeigt auf, dass bei entsprechender Projektentwicklung auch diese Form von ÖPP eine Erfolg versprechende Beschaffungsvariante sein kann. Sowohl die mit dem Bericht bereits befasste Privatwirtschaft als auch die öffentliche Seite sprachen sich – unter Beachtung der Empfehlungen des Auswertungsberichts – für eine Weiterverfolgung auch dieser ÖPP Variante aus.

C.7.3 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Mit dem Funktionsbauvertrag wird ein neuer Weg bei der konventionellen Vergabe von Bauleistungen gegangen. Der Funktionsbauvertrag fasst den Bau oder die Erneuerung einer Straße und deren bauliche Erhaltung über einen weit über die bisherige Gewährleistungsfrist von maximal fünf Jahren hinausgehende Zeitspanne von 15 bis 30 Jahren in einem Vertragswerk zusammen. Beim Funktionsbauvertrag werden die vertragsmäßigen Gebrauchseigenschaften der Straße anstatt der üblichen Angaben zu bautechnischen Größen (geforderte Baustoffe, Bindemittelart und -menge usw.) über Funktionsanforderungen an den Straßenzustand wie z. B. Ebenheit und Griffigkeit definiert. Für die Erhaltung des anforderungsgerechten Zustands der Strecken ist für die jeweilige Vertragslaufzeit der Auftragnehmer verantwortlich.

Bei den ersten Pilotprojekten hat sich der Funktionsbauvertrag auf die Leistungen für den Straßenoberbau beschränkt, die übrigen Leistungen sind konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis vergeben worden. Der Funktionsbauvertrag der neueren Projekte umfasst die Leistungen für den Straßenoberbau, für die Erdbauwerke und die Entwässerungsanlagen.

Das BMVBS entwickelt die konventionelle Bauvertragsform mit dem Funktionsbauvertrag weiter und strebt eine Zunahme der Funktionsbauverträge im Bundesfernstra-

ßenbau an. Geplant ist zudem eine Ausweitung des Funktionsbauvertrags auf die Bereiche der Straßenausstattung und der Ingenieurbauwerke.

C.8 Straßenverkehrstelematik

Infolge der beträchtlichen Verkehrszunahme werden hoch belastete und unfallreiche Streckenabschnitte des Autobahnnetzes in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet. Diese sog. Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen erwiesen. Moderne Verkehrstechnik – in geeigneter Form eingesetzt – kann nachweislich für eine wesentliche Verbesserung in der Verkehrsabwicklung sorgen.

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselverkehrszeichen erfolgt dabei nur, wenn die Verkehrs- und Witterungsverhältnisse es erfordern; die situationsangepassten elektronischen Anzeigen sind dann jedoch für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen.

Je nach Einsatzzweck und Anlagentypus sind positive Verkehrssteuerungseffekte auf Bundesfernstraßen erzielbar durch

- Streckenbeeinflussung: Harmonisierung des Verkehrsablaufs mittels verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Gefahrenwarnungen,
- Netzbeeinflussung: Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Routen,
- Zuflussregelung: Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen, -dreiecken und -anschlussstellen,
- Temporäre Seitenstreifenstreifenfreigabe: Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten.

Die im Zuge von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfassten aktuellen Zustandsdaten stehen für weitere verkehrsbezogene Anwendungen – z. B. schnellere und umfassendere Information durch Verkehrsfunkmeldungen (RDS-TMC) – zur Verfügung. Durch Verknüpfung der auf alle Verkehrsteilnehmer wirkenden Anlagen – z. B. Netzbeeinflussung – mit individuellen Telematiksystemen werden für die Verkehrsteilnehmer weitere Nutzenpotenziale erschlossen.

Trotz der erheblichen finanziellen Anstrengungen – bis Ende des Berichtsjahres wurden Bundesmittel in Höhe von rund 750 Mio. Euro verausgabt – decken die in Betrieb befindlichen Anlagen noch nicht alle problematischen Autobahnabschnitte ab. Auf Grund der weiteren Verkehrszunahme und der bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik deshalb auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen.

Das Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen dient dabei der Realisierung festgelegter Maßnahmenschwerpunkte. Im Berichtsjahr wurden ca. 17,5 Mio. Euro in Anlagen der Straßenverkehrstelematik investiert. *Zur Umsetzung weiterer Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder stehen in den nächsten Jahren Bundesmittel in Höhe von jährlich 40 Mio. Euro zur Verfügung.* Dies ist ein wichtiger und notwendiger Beitrag zur Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

C.9 Umweltschutz

C.9.1 Lärmschutz

Im Jahr 2008 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 89 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 30 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt rund 119 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rund 4,4 Mrd. Euro.

Im Berichtsjahr wurden rund 21 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rund 64 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 13 000 m^2 Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen seit 1978 (Beginn der statistischen Auswertung) bis Ende des Berichtsjahres 2008 folgende Leistungen erzielt:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 1 129 km,
- Lärmschutzwände: 2 190 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster: 892 000 m^2.

C.9.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Durch frühzeitige Beachtung europäischer und nationaler umweltrechtlicher Regelungen bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen setzt der Straßenbau mit umweltbezogenen Maßnahmen die Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege um. Dabei werden auch die aktuelle Rechtsprechung zum Artenschutz und die damit verbundenen erhöhten Anforderungen berücksichtigt. Zu den Straßenbauleistungen 2008 gehörten somit auch Aufwendungen zum Umweltschutz im Zuge der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vorgaben sowie des naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsgebotes im Zuge von Bundesfernstraßen.

Gezielte Schutzmaßnahmen gewährleisteten den Erhalt wertvoller Lebensräume so wie die umweltschonende Bauausführung den Bestand wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume. Strukturarme Kulturlandschaften wurden ökologisch aufgewertet und ein neues Lebensraumverbundsystem damit entwickelt. Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen wurden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt. Die Straßenbauleistungen 2008 umfassten daneben auch Aufwendungen für die Gestaltung bzw. Einbindung der Straßen in die Landschaft über eine landschaftsgerechte Straßenrandbegrünung.

C.10 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz schreibt vor, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen nicht mehr höhengleich, sondern als Überführungen herzustellen. Konsequenterweise enthält das Eisenbahnkreuzungsgesetz die Verpflichtung der Kreuzungsbeteiligten, vorhandene höhengleiche Kreuzungen zu beseitigen, baulich anzupassen oder durch den Bau von Überführungen oder sonstige technische Maßnahmen zu ändern, soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Für den Bau (einschließlich Grunderwerbskosten) der im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und im Bau befindlichen Maßnahmen im Zuge von Bundesstraßen wurden Kosten von insgesamt 151,45 Mio. Euro mit einem Bundesanteil von insgesamt 53,05 Mio. Euro veranschlagt. Für Bahnübergangsbeseitigungen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr vom Bund als Baulastträger aus dem Straßenbauhaushalt (Kapitel 1210) 18 Mio. Euro verausgabt.

C.11 Bauleistungen nach Bundesländern

In den folgenden Kapiteln C.11.1 bis C.11.16 wird jeweils eine herausragende Maßnahme des Berichtsjahres dargestellt.

Die Maßnahmen insgesamt des jeweiligen Bundeslandes, die im Berichtjahr 2008 für den Verkehr freigegeben wurden bzw. sich bis Ende des Berichtsjahres im Bau befanden, können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Den aktuellen Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Bedarfsplans stellt die anschließende Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2008“ dar.

Tabelle 31

Beseitigung von Bahnübergängen der DB AG im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen[4]

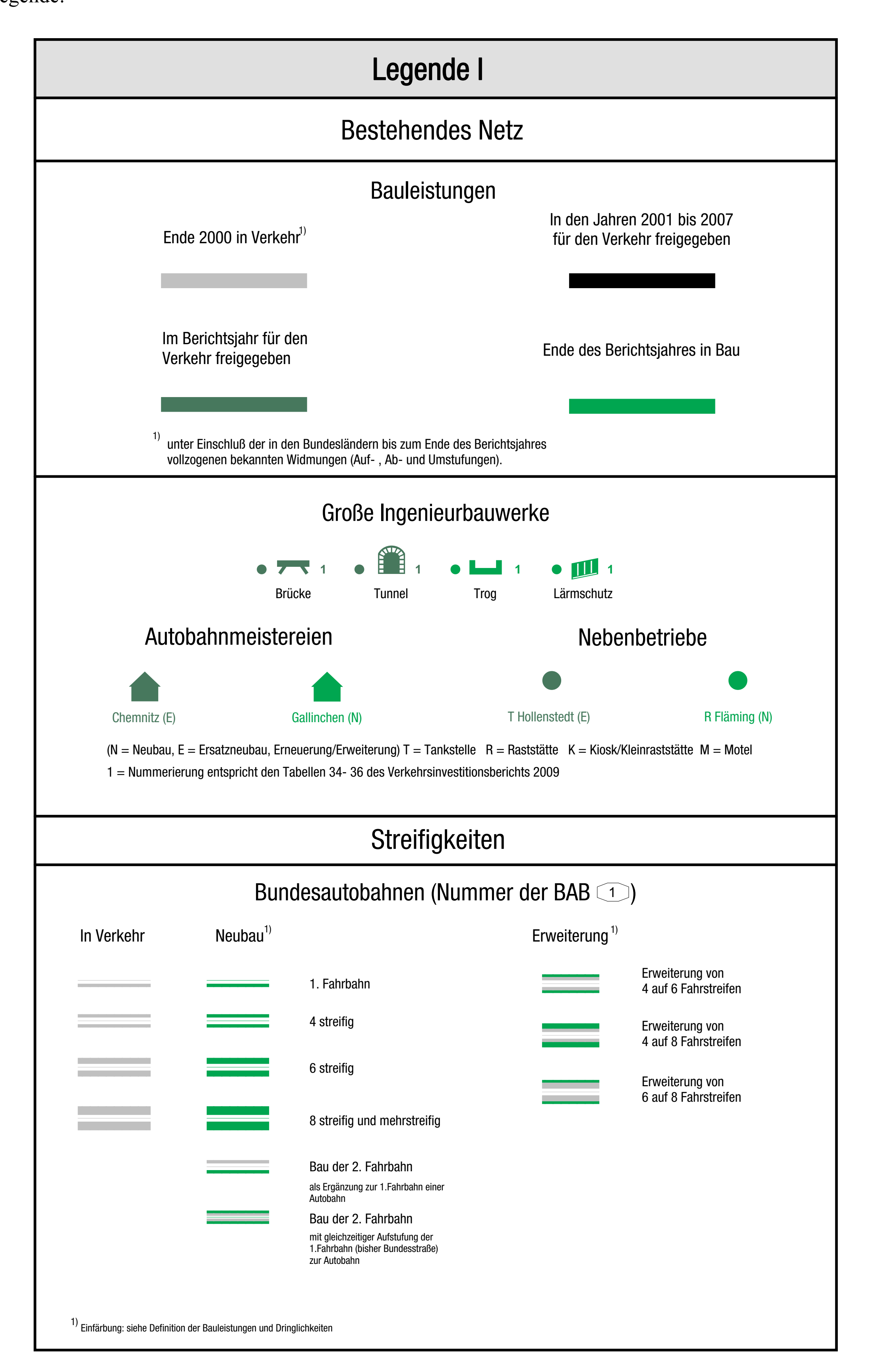
Land Straße, Teilstrecke	2008 für den Verkehr freigegeben	Ende 2008 im Bau	Kosten[1] in 1.000 €	
			Insgesamt	Bundesanteil Kapitel 1210
Hessen				
B 44, Bürstadt/Bobstadt	X		10.194	5.362
Mecklenburg-Vorpommern				
B 105, Kummerow		X	8.348	3.254
Niedersachsen				
B 1, Vechelde		X	27.870	18.146
Sachsen				
B 98, Großenhain	X		12.162	5.508
B 92, Elsterberg		X	6.722	4.165

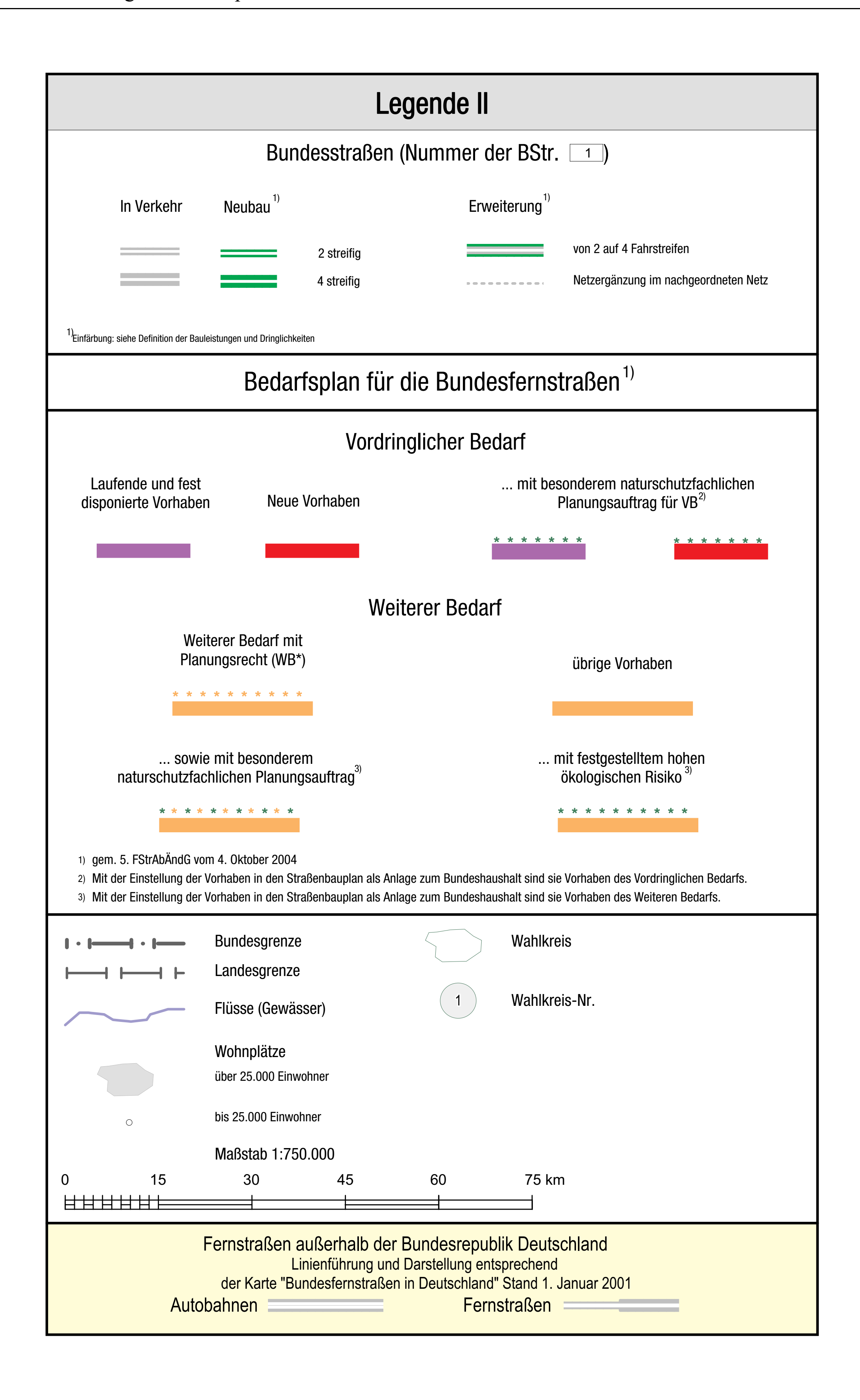
[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2009).

[4] Maßnahmen ab 5 Mio. Euro Gesamtkosten.

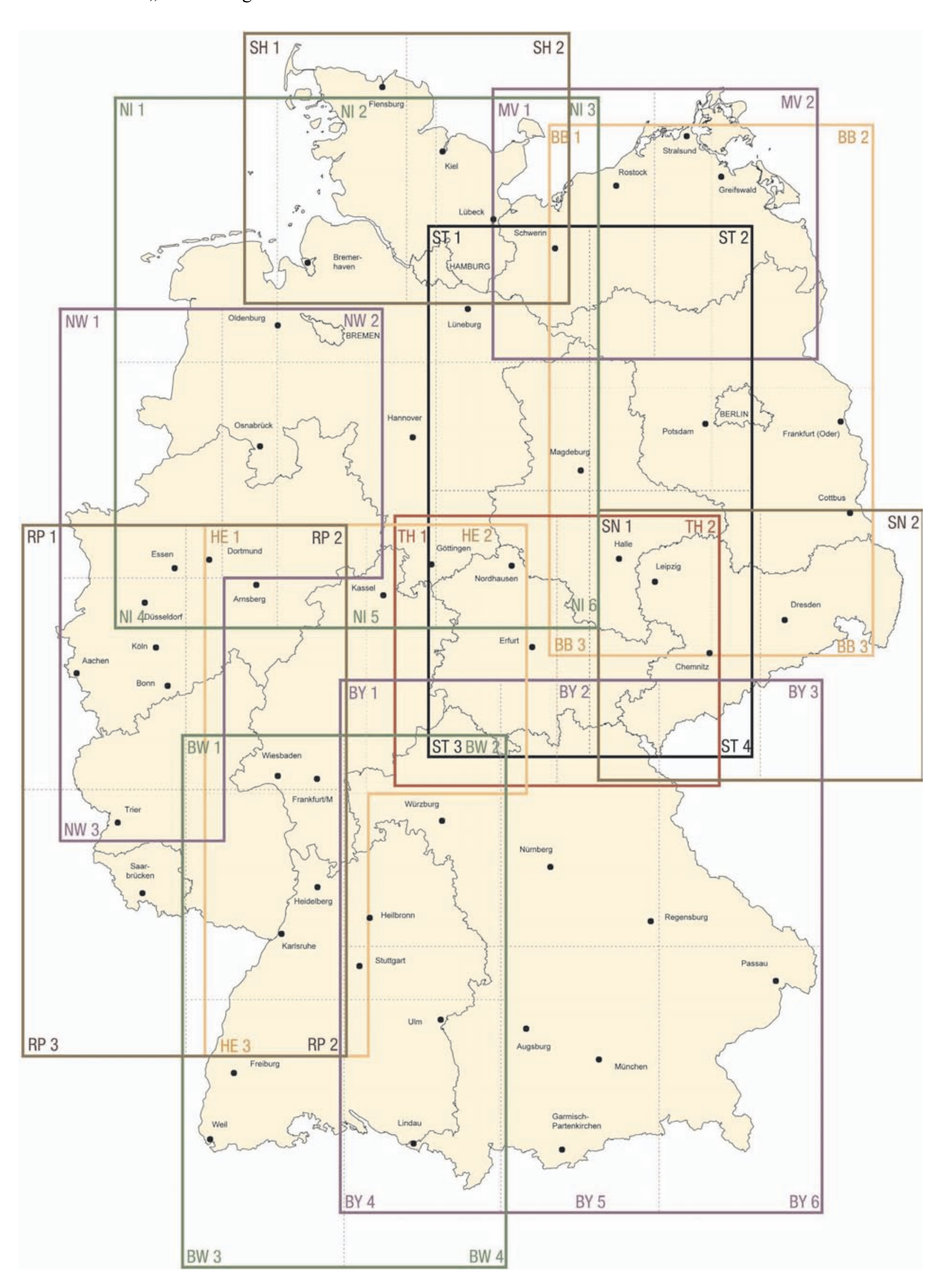
Karten „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“:
SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Bergisch Gladbach

Kartenlegende:




Legende II
Bundesstraßen (Nummer der BStr. 1)
In Verkehr
Neubau 1)
Erweiterung 1)
2 streifig
4 streifig
von 2 auf 4 Fahrstreifen
Netzergänzung im nachgeordneten Netz
1) Einfärbung: siehe Definition der Bauleistungen und Dringlichkeiten
Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1)
Vordringlicher Bedarf
Laufende und fest disponierte Vorhaben
Neue Vorhaben
... mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB 2)
Weiterer Bedarf
Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)
übrige Vorhaben
... sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag 3)
... mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko 3)
1) gem. 5. FStrAbÄndG vom 4. Oktober 2004
2) Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs.
3) Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Weiteren Bedarfs.
Bundesgrenze
Landesgrenze
Flüsse (Gewässer)
Wohnplätze
über 25.000 Einwohner
bis 25.000 Einwohner
Wahlkreis
1
Wahlkreis-Nr.
Maßstab 1:750.000
0
15
30
45
60
75 km
Fernstraßen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland
Linienführung und Darstellung entsprechend
der Karte "Bundesfernstraßen in Deutschland" Stand 1. Januar 2001
Autobahnen
Fernstraßen

Blattschnitt Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“:



C.11.1 Baden-Württemberg

Der Neubau der Hochrheinautobahn BAB A 98 zwischen Weil am Rhein und Tiengen-West war im Berichtsjahr das wichtigste Straßenneubauvorhaben in Südbaden. Mit dem Neubau der A 98, der eine Verbesserung der regionalen West-Ost-Verbindung zwischen der Rheintalautobahn A 5 und der A 81 Stuttgart–Singen darstellt, sollen die Ortslagen im Zuge der B 34 entlastet und die Region am Hochrhein verkehrlich besser erschlossen werden.

Die Realisierung erfolgte schrittweise, teilweise zunächst auch nur einbahnig. Teilstücke mit rund 25 km Länge sind unter Verkehr. Weitere rund 40 km sind mit der 1. Fahrbahn im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen und mit der 2. Fahrbahn im Weiteren Bedarf eingestuft.

Aktuell wurden im Jahr 2008 die finanziellen Mittel für den Bau der zwei Streckenabschnitte zwischen den Anschlussstellen (AS) Lörrach/Ost und Rheinfelden/Karsau und zwischen Murg und Hauenstein durch das Konjunkturprogramm des Bundes spürbar verstärkt. In diesen beiden Streckenabschnitten sind einige Teile einbahnig unter Verkehr, die letzten 3 km bzw. 7 km im Bau bzw. kleine Teile noch in der Bauvorbereitung.

Tabelle 32

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Baden-Württemberg Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 96; Lindau (BGr)–München						
s Gebrazhofen (B 18)–Dürren (B 18)	04KB	74,4	7,1			7,1
A 98; Weil–Schaffhausen (CH)						
AS Lörrach-O–AD Hochrhein	04KB	91,1	5,4	5,4 (1. Fb)		5,4 (2. Fb)
Murg–Hauenstein (1.Fb)	02KB	100,0	9,8	2,2		7,6
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE zweistreifig						**7,1**
2 VKE vierstreifig						**7,6**
davon 1 VKE, 2. Fahrbahn						**5,4**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 5; Basel (BGr)–Bad Hersfeld **ÖPP[2]-Projekt: AS Offenburg–Malsch**	46BB	985,0[3]	59,9[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:		—				
AS Offenburg–AS Appenweier	46BB	—	8,2			

noch Tabelle 32

Baden-Württemberg Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
AS Appenweier–AS Achern	46BB	—	15,5	Konzessions- und Baubeginn 2009		
AS Achern–AS Bühl	46BB	—	8,6			
AS Bühl–AS Baden-Baden	46BB	—	9,4			
A 6; Saarbrücken–Waidhaus						
Viernheim (LGr HE/BW)–AK Mannheim (einschl. Neckarbrücke)	46BB	93,4	6,5	6,5	6,5	
AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg (ein-schl. Neckartalübergang Neckarsulm)	46BB	91,2	10,7	2,0		8,7
A 8; Luxemburg–Salzburg						
w AS Pforzheim-S–AS Heimsheim	46KB	77,0	11,6	7,1	3,1	4,5
AS Heimsheim–w AD Leonberg (m B 295 Renningen)	46KB	108,9	10,3	10,3	10,3	
Gruibingen – Mühlhausen	46KB	40,9	3,9			3,9
AK Ulm/Elchingen (LGr BY/BW)–LGr BW/BY	46KB	19,3	3,8			3,8
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE sechsstreifig		**200,1**		**16,8**	**19,9**	
im Bau						
4 VKE sechsstreifig						**20,9**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 10						
Nordtangente Karlsruhe, Ostteil A 5–B 10	04KK	19,0	1,3			1,3
Göppingen-O–Süßen-O (OU Salach und Süßen; 2. BA)	04KB	48,0	3,6			3,6
B 14						
Nellmersbach–Winnenden-M (L 1127)	04KB	60,8	3,8			3,8
B 28						
Rottenburg–Tübingen	02KK	27,2	8,0	1,6	1,6	6,4
Schopfloch–Grünmettstetten (L 370)	02KK	5,5	3,0			3,0

noch Tabelle 32

Baden-Württemberg Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 31						
Breisach–AS Freiburg-M; 1. BA	02KK	26,5	6,5	2,6	2,6	3,9
B 313						
Nürtingen (K 1220)–AS Wendlingen (A 8)	24KB	11,0	2,6	2,6	2,6	
B 317						
Weil a. R.–Lörrach (Zollfreie Straße); 2. BA	02KK	54,4	1,4			1,4
B 464						
Sindelfingen–Renningen	02KK	45,0	7,5			7,5
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben						
2 VKE zweistreifig					**4,2**	
1 VKE vierstreifig					**2,6**	
davon vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**11,0**		**2,6**		
im Bau						
5 VKE zweistreifig						**22,2**
3 VKE vierstreifig						**8,7**
Ortsumgehungen						
B 3						
OU Sandweier	02KK	17,0	4,3	4,3	4,3	
OU Bad Krozingen	02KK	8,7	3,2			3,2
B 12						
OU Isny (mit Kosten und Längen aus BY)	02KK	32,5	4,0			4,0
B 19						
OU Gaisbach	02KK	8,2	3,4			3,4
B 28						
OU Metzingen; 2. BA	04KK	37,5	3,0	3,0	3,0	
OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	37,3	6,0			6,0
OU Schopfloch	02KK	11,5	3,1			3,1

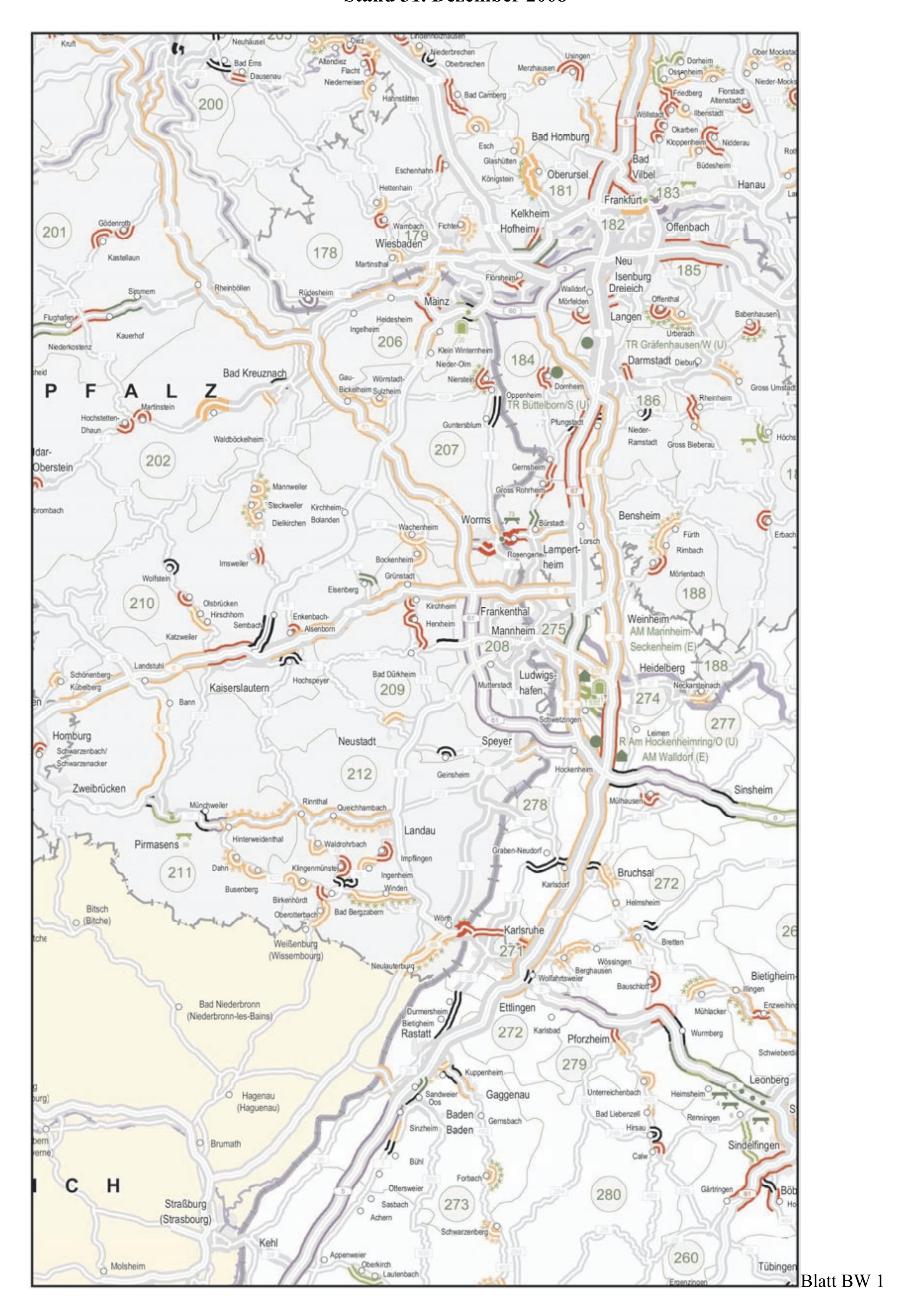
noch Tabelle 32

Baden-Württemberg Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 29						
OU Schwäbisch Gmünd	02KK	230,3	4,1	0,8		3,3
B 32						
OU Amtzell (Tunnel Geiselharz); 2. BA	02KK	6,9	0,9	0,9	0,9	
B 292						
OU Osterburken	02KK	15,3	5,1	5,1	5,1	
B 297						
OU Lorch	02KK	6,0	1,0	1,0	1,0	
B 311						
OU Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	31,2	2,0			2,0
OU Neuhausen ob Eck	02KK	19,4	6,4			6,4
B 312						
OU Uttenweiler	02KK	11,2	3,1	3,1	3,1	
B 535						
OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	65,7	6,1			6,1
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
5 VKE zweistreifig		**39,2**		**18,2**	**17,4**	
im Bau						
8 VKE zweistreifig						**31,4**
2 VKE vierstreifig						**6,1**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP);
Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

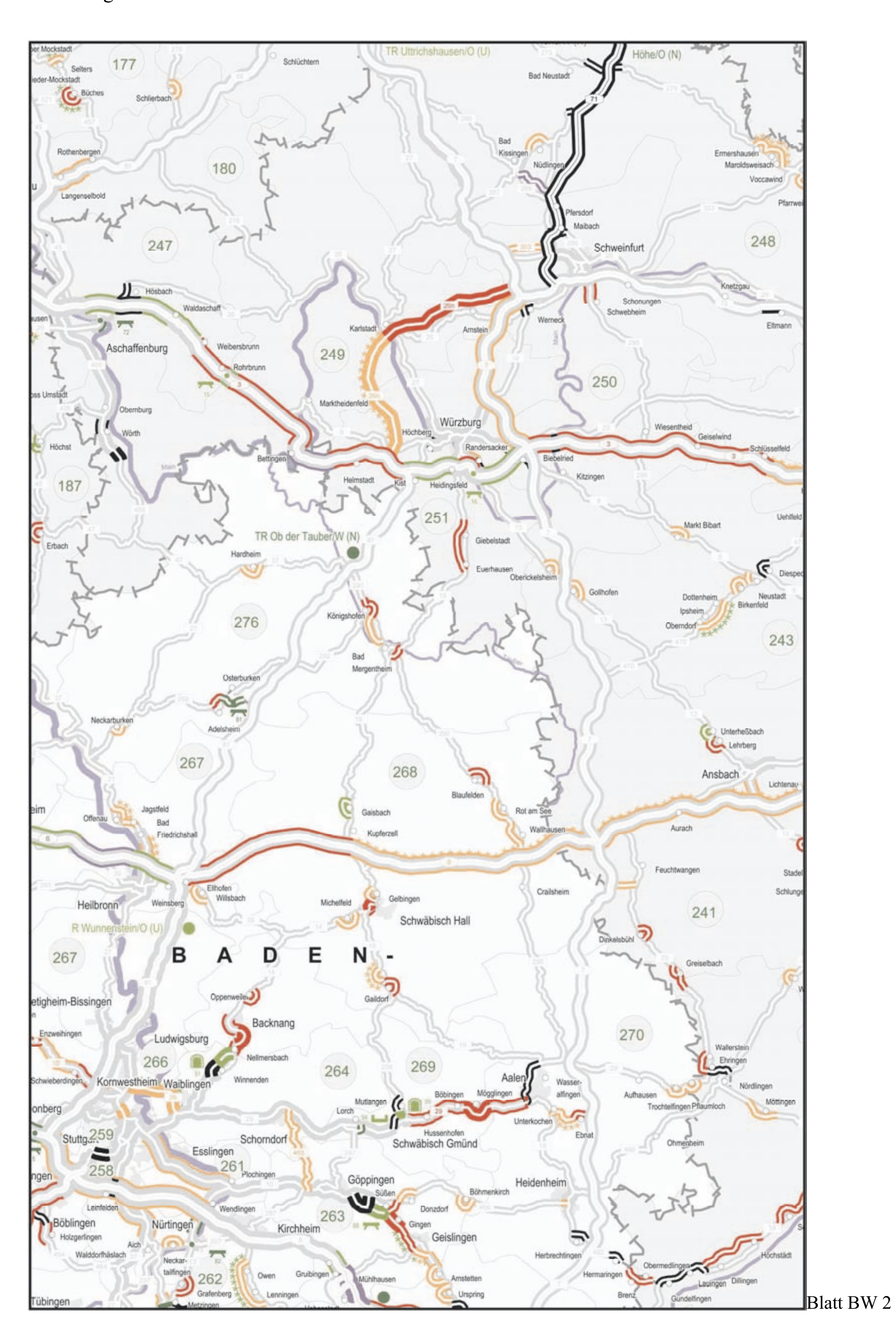
Abbildung 14

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Baden-Württemberg
Stand 31. Dezember 2008



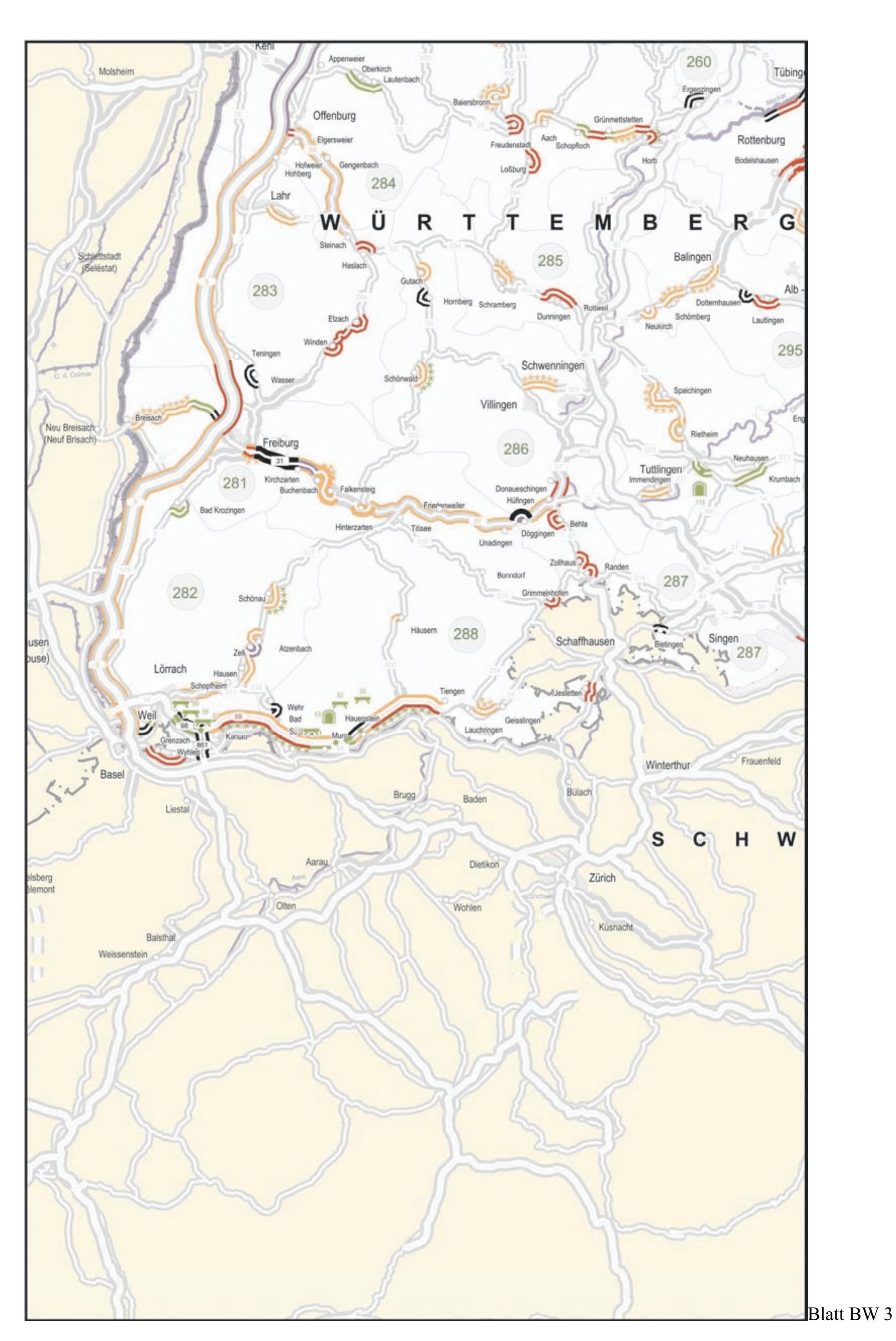
Blatt BW 1

noch Abbildung 14



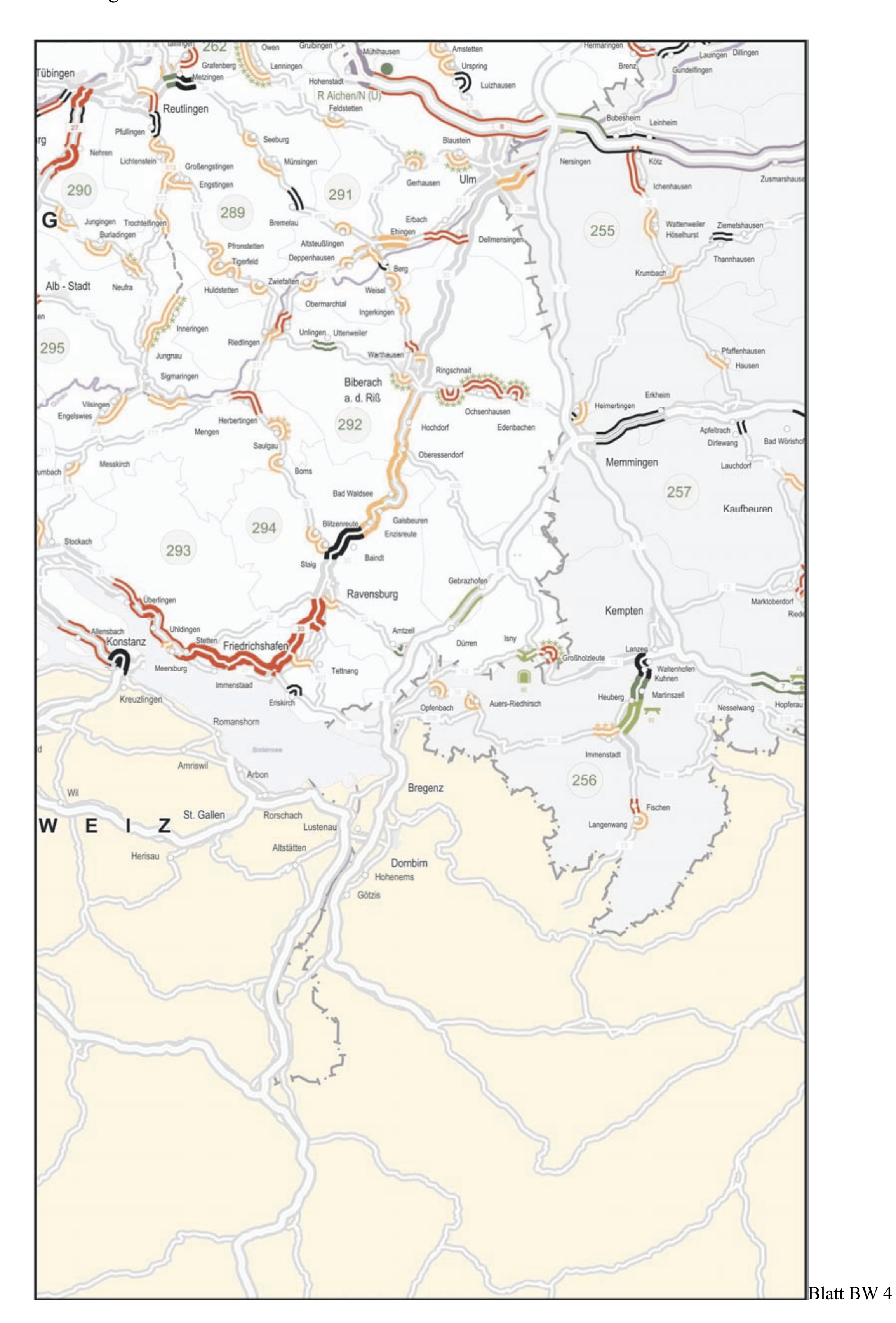
Blatt BW 2

noch Abbildung 14



Blatt BW 3

n o c h Abbildung 14



Blatt BW 4

C.11.2 Bayern

Im September 2008 wurde mit dem Schlussabschnitt zwischen der Anschlussstelle Amberg-Ost um dem Autobahnkreuz Oberpfälzer Wald die herausragende Maßnahme der deutsch/tschechischen Autobahn A 6/D 5 Nürnberg–Prag („Via Carolina“) für den Verkehr freigegeben. Der auf deutscher Seite insgesamt rund 54 km lange Autobahnlückenschluss mit einem Investitionsvolumen von rund 378 Mio. Euro fertig gestellt.

Sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch die ehemalige Tschechoslowakei verfolgten bereits seit den 1960er Jahren das Ziel, die A 6/D 5 zwischen Nürnberg und Prag durchgängig herzustellen, um auf diese Weise eine leistungsfähige und weiträumige Straßenverbindung für den steigenden inländischen und internationalen Verkehr sicherzustellen.

Die deutsch/tschechische, rund 270 km lange A 6/D 5 ist ein Teil der rund 1.000 km langen Europastraße E 50 und damit eine überregionale und internationale Ost-West-Verbindung von Paris über Nürnberg und Pilsen nach Prag.

Tabelle 33

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bayern
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bayern Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 6; Saarbrücken–Waidhaus						
AS Amberg-O (B 85)–AK Oberpfälzer Wald	04KB	167,4	20,1	20,1	20,1	
A 7; Füssen–Flensburg						
Füssen (B 310) (o Tunnel)–AS Nesselwang	04KB	127,0	13,5			13,5
A 73; Nürnberg–Suhl						
Lichtenfels–Ebersdorf b. Coburg (B 303)	04KB	151,3	12,5	12,5	12,5	
A 94; München–Neuhaus/Inn						
Kühstein–Tutting (Kirchham) (1. Fb)	02KK	38,4	11,1			11,1
AS Forstinning–Pastetten	04KB	72,3	6,2			6,2
A 96; Lindau (BGr)–München						
Memmingen-O–Erkheim	24KB	41,2	12,3	12,3	12,3	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
3 VKE vierstreifig		**359,9**		**44,9**	**44,9**	
im Bau						
1 VKE zweistreifig						**11,1**
3 VKE vierstreifig						**19,7**

noch Tabelle 33

Bayern Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 3; Passau–Arnheim						
Aschaffenburg-O–Aschaffenburg-W	46BB	41,3	4,9			4,9
AK Biebelried–AS Randersacker	46BB	82,5	9,7			9,7
ö AS Randersacker–w AS Heidingsfeld (nur Mainbrücke Randersacker)	56BB	44,5	0,5			0,5
AS Heidingsfeld–w AD Würzburg-W	46BB	59,5	8,0			8,0
Haseltalbrücke	46BB	40,0	0,7			0,7
Kauppenbrücke (m)–ö AS Hösbach	46BB	74,7	7,3			7,3
A 8; Stuttgart–München						
w AS Bernau–AS Felden	46BB	50,7	4,7	1,0	1,0	3,7
LGr BW/BY(AK Ulm/Elchingen)–w Bubesheim	46BB	70,7	6,8	6,8 (1. Fb)	6,8 (2. Fb)	
ÖPP[2]-Projekt:						
AS Augsburg-W–AD München/Allach	46BB	737,0[3]	52,0[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
AS Augsburg-W–w Lechbrücke	46BB	–	1,7			1,7
w Lechbrücke–AS Derching (m) (o Lechbrücke)	46BB	–	5,4			5,4
Derching–w AS Dasing	46BB	–	5,7			5,7
w AS Dasing–w Odelzhausen	46BB	–	13,0			13,0
w Odelzhausen–w AS Sulzemoos	46BB	–	8,5			8,5
w AS Sulzemoos – w AS Dachau/ Fürstenfeldbruck	46BB	–	7,9	3,7		4,2
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben						
2 VKE sechsstreifig					**7,8**	
davon vollständig fertiggestellt						
1 VKE 2. Fahrbahn		**70,7**		**6,8**		
im Bau						
13 VKE sechsstreifig						**73,3**

noch Tabelle 33

Bayern Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 2						
Kiliansdorf–Roth	24KK	6,0	2,1			2,1
B 15n						
Neufahrn (St 2142)–Saalhaupt (A 93)	04KK	153,6	21,6			21,6
B 19						
Immenstadt–Heuberg; BA I	04KK	46,1	5,2			5,2
Heuberg–Martinszell; BA II	04KK	12,9	1,9			1,9
Martinszell–Lanzen; BA III	04KK	43,2	3,9	2,9		1,0
B 26						
Ebert-Brücke in Aschaffenburg	24KK	15,0	0,7	0,7	0,7	
B 85						
Wackersdorf–AS Schwandorf (A 93)	24KK	18,8	2,8			2,8
B 303						
Verlegung Sonnefeld–Johannisthal; 2. BA	02KK	16,2	5,1			5,1
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**15,0**		**0,7**	**0,7**	
im Bau						
1 VKE zweistreifig						**5,1**
6 VKE vierstreifig						**34,6**
Ortsumgehungen						
B 2						
OU Eschenau	02KK	9,6	2,1	2,1	2,1	
OU Puchheim	02KK	10,0	2,3			2,3
B 17						
Westumgehung Landsberg	02KK	13,0	3,5			3,5
Umfahrung Kaufering	02KK	57,2	12,0			12,0

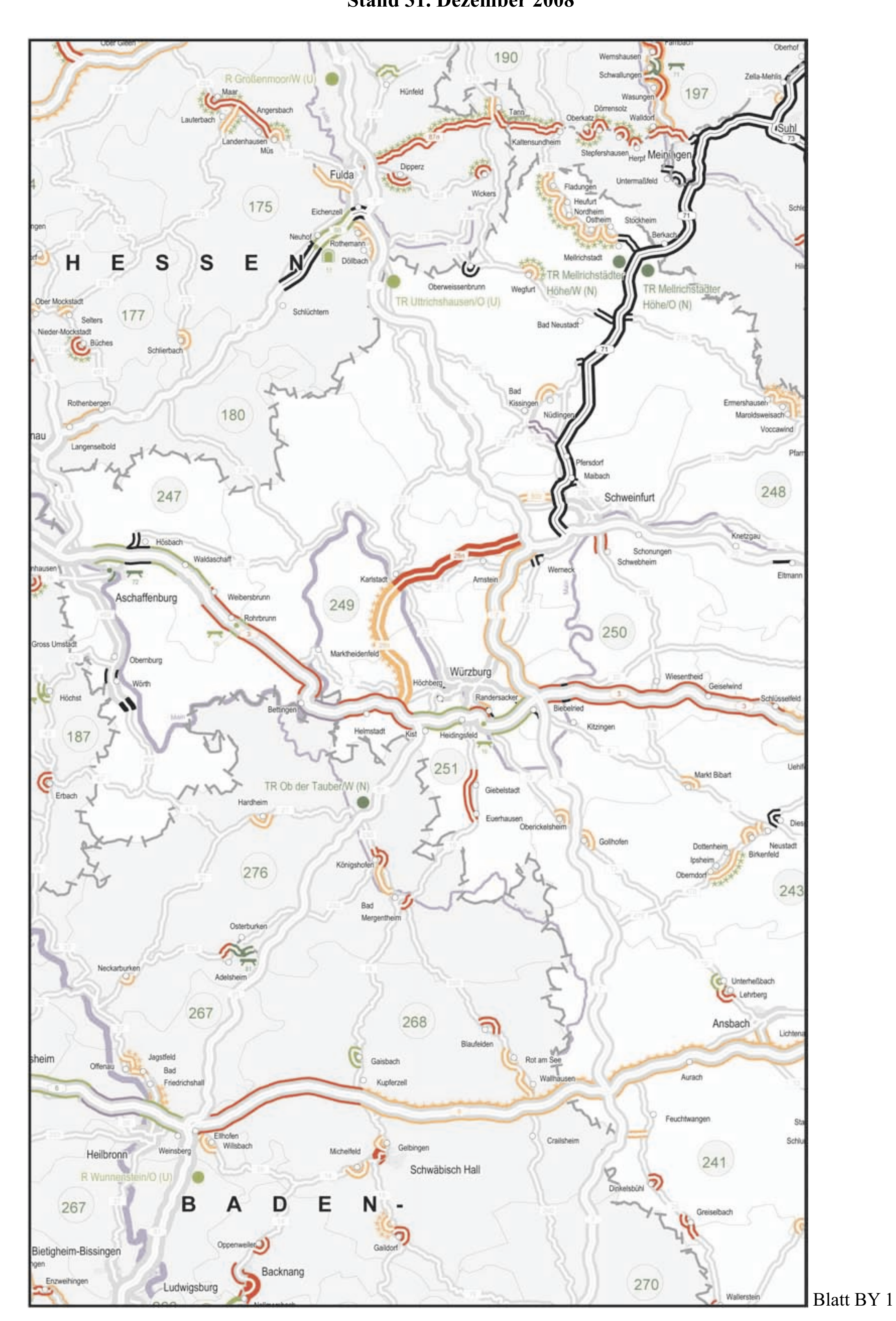
noch Tabelle 33

Bayern Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 20						
OU Furth i. W.	02KK	49,0	4,3			4,3
B 85						
OU Neukirchen vorm Wald	02KK	19,6	5,4			5,4
B 299						
OU Sengenthal bei Neumarkt; BA 2.2	02KK	9,9	4,1	4,1	4,1	
OU Pressrath; 2. BA	02KK	6,7	3,5			3,5
B 304						
OU Traunstein; 2. BA	02KK	53,2	6,0			6,0
OU Ebersberg	02KK	24,2	6,0			6,0
B 466						
OU Brand–Geislohe	02KK	6,7	3,6	3,6	3,6	
B 472						
OU Peißenberg	02KK	54,9	7,0	7,0	7,0	
B 533						
OU Schwarzach (Hengersberg)	02KK	17,1	5,0			5,0
B 999						
OU Rödental	02KK	30,1	5,3			5,3
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
4 VKE zweistreifig		**81,1**		**16,8**	**16,8**	
im Bau						
10 VKE zweistreifig						**53,3**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP);
Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

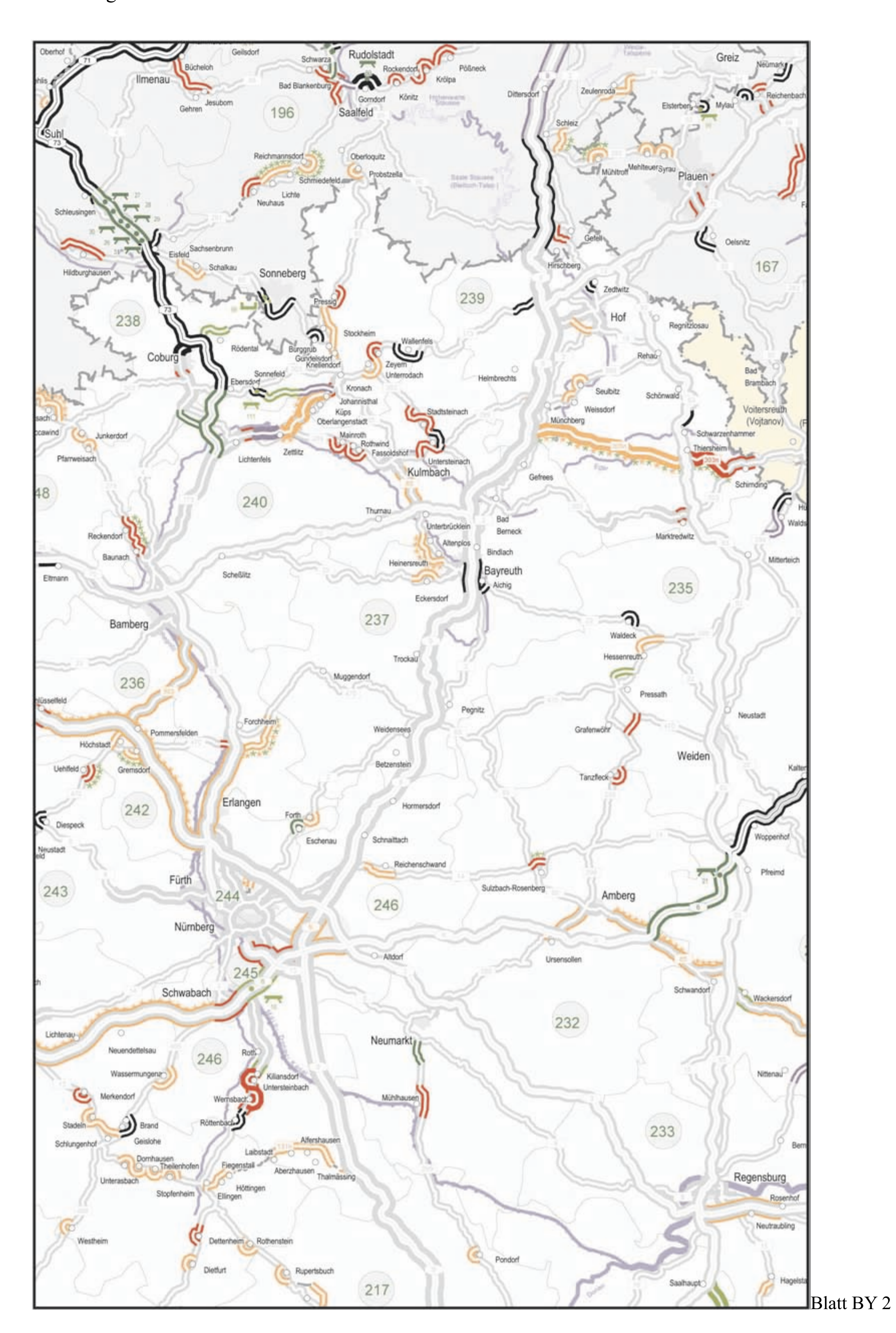
Abbildung 15

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Bayern
Stand 31. Dezember 2008



Blatt BY 1

noch Abbildung 15



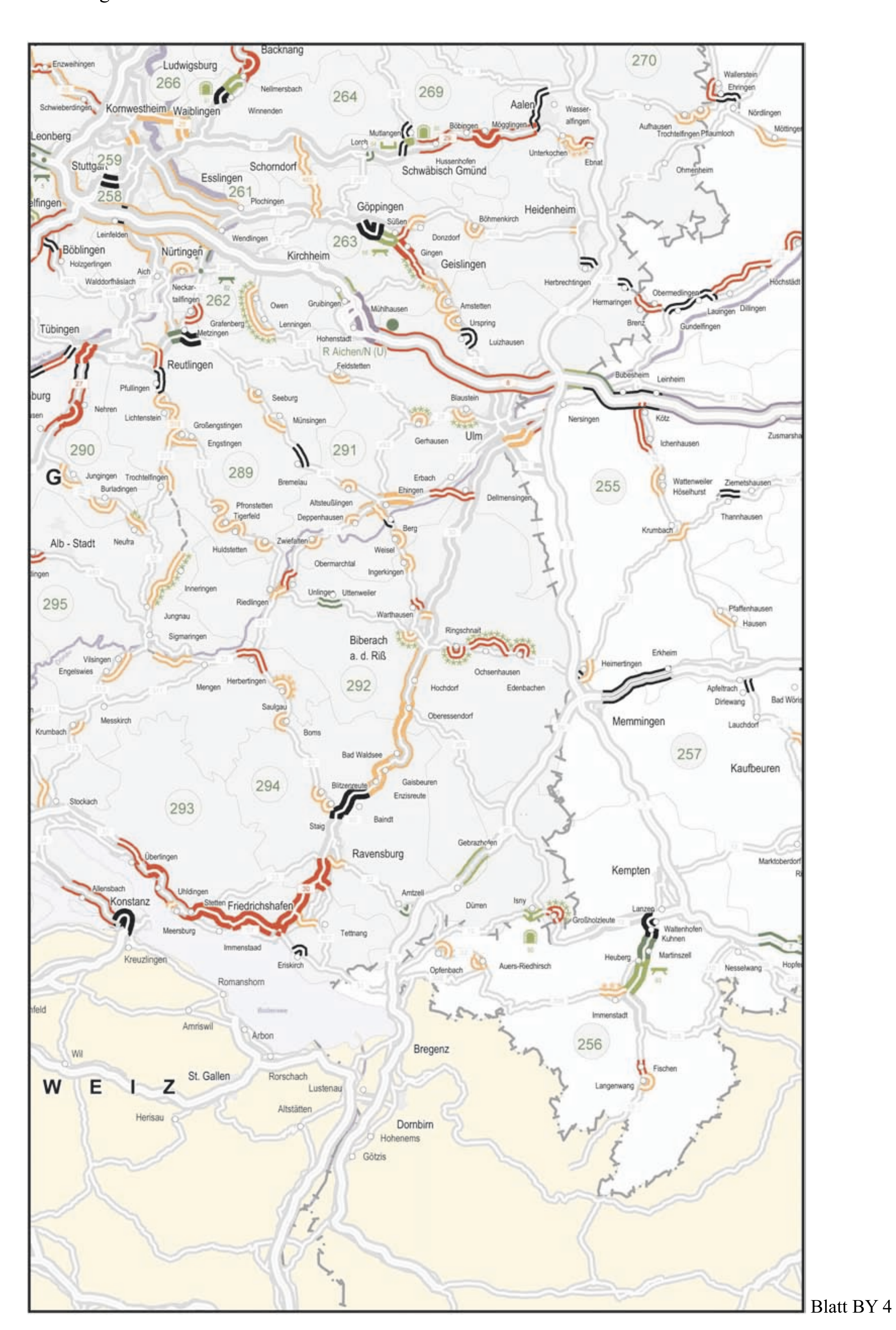
Blatt BY 2

noch Abbildung 15



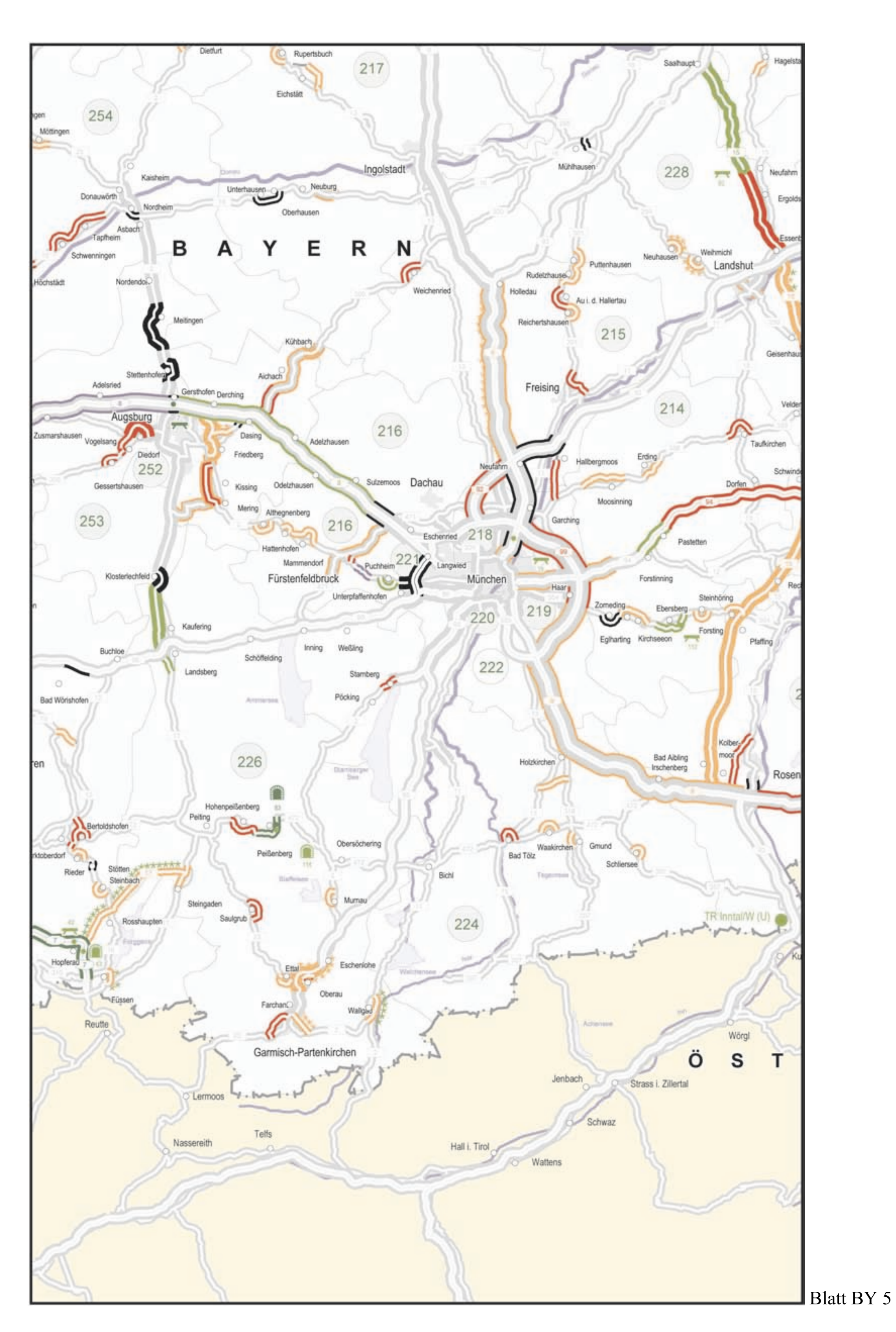
Blatt BY 3

noch Abbildung 15



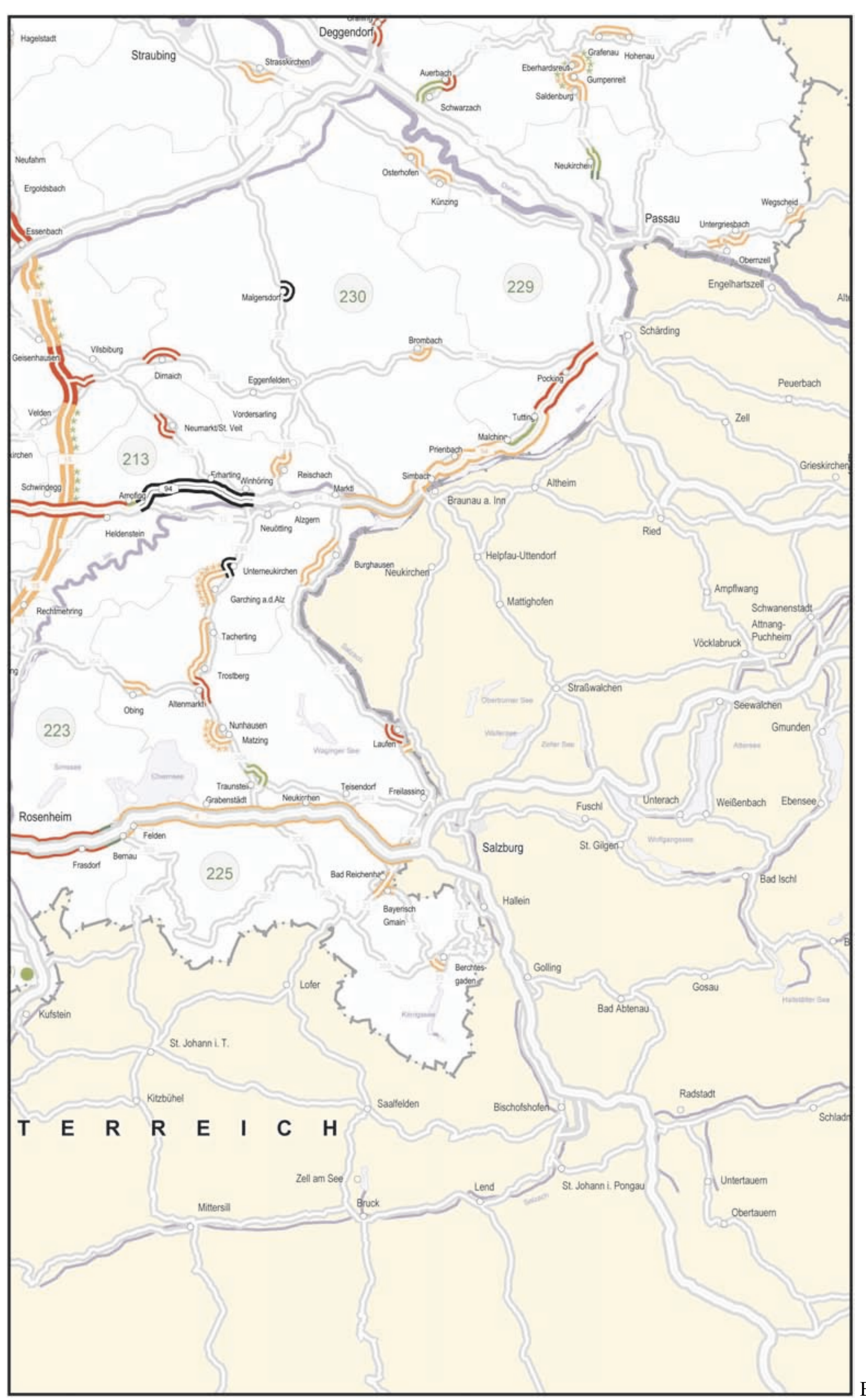
Blatt BY 4

n o c h Abbildung 15



Blatt BY 5

noch Abbildung 15



Blatt BY 6

C.11.3 Berlin

Eine herausragende Maßnahme in Berlin stellte im Berichtsjahr der Bau der BAB 113 AK Schönefeld–AD Neukölln zwischen der Landesgrenze BB/BE und dem Autobahndreieck Neukölln dar. Die länderübergreifende Maßnahme wird in Kapitel C.11.4, des Landes Brandenburg beschrieben und ist auch in der Bauleistungskarte BB abgebildet.

Tabelle 34

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Berlin
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Berlin Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 113, Zubringer Dresden						
LGr BE/BB–AS Adlershof (o); 23. BA	06KB	167,9	3,8	3,8	3,8	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**167,9**	**3,8**	**3,8**	**3,8**	

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

Die Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2008“ im Kartenausschnitt des Landes Brandenburg dargestellt.

C.11.4 Brandenburg

Der Neubau der A 113 Autobahnkreuz Schönefeld bis Autobahndreieck Neukölln war im Berichtsjahr in den Ländern Brandenburg und Berlin eine herausragende Maßnahme. Die rund 20 km lange A 113, beginnend am AK Schönefeld und bis zum AD Neukölln führend, ist ein leistungsfähiges Bindeglied zwischen dem inneren Autobahnring von Berlin (A 100) und dem äußeren Berliner Ring (A 10). Die neue 6-streifige Autobahn verbindet das Berliner Stadtzentrum über die südöstlichen Stadtbezirke mit Süd- und Ostbrandenburg.

Baubeginn für die A 113 war im Jahr 1998; nach der Teilinbetriebnahme des Abschnitts vom AD Neukölln bis zur AS Späthstraße ging nach rund zehnjähriger Bauzeit im Mai 2008 die Gesamtstrecke in Verkehr.

Zugleich wird der im Bau befindliche Flughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI) mit einer eigenen Anschlussstelle an das Bundesautobahnnetz angebunden.

Die Gesamtkosten für die Maßnahme betragen rund 420 Mio. Euro. Für die A 113 in Brandenburg und weitere Bundesstraßenbauvorhaben zur Erschließung des Flughafens BBI wurden insgesamt rund 90 Mio. Euro EFRE-Förderung bereitgestellt.

Tabelle 35

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Brandenburg
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Brandenburg Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 113; Zubringer Dresden						
AK Schönefeld (o)–LGr BB/BE	06KK	107,4	7,9	5,4	2,5	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**107,4**		**5,4**	**2,5**	
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 10; Berliner Ring						
Umbau AD Nuthetal mit 1,0 km BAB A 115	46KB	37,4	3,9			3,9
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**3,9**
Ortsumgehungen						
B 1						
OU Kietz/Küstrin	02KK	24,3	4,2	4,2	4,2	

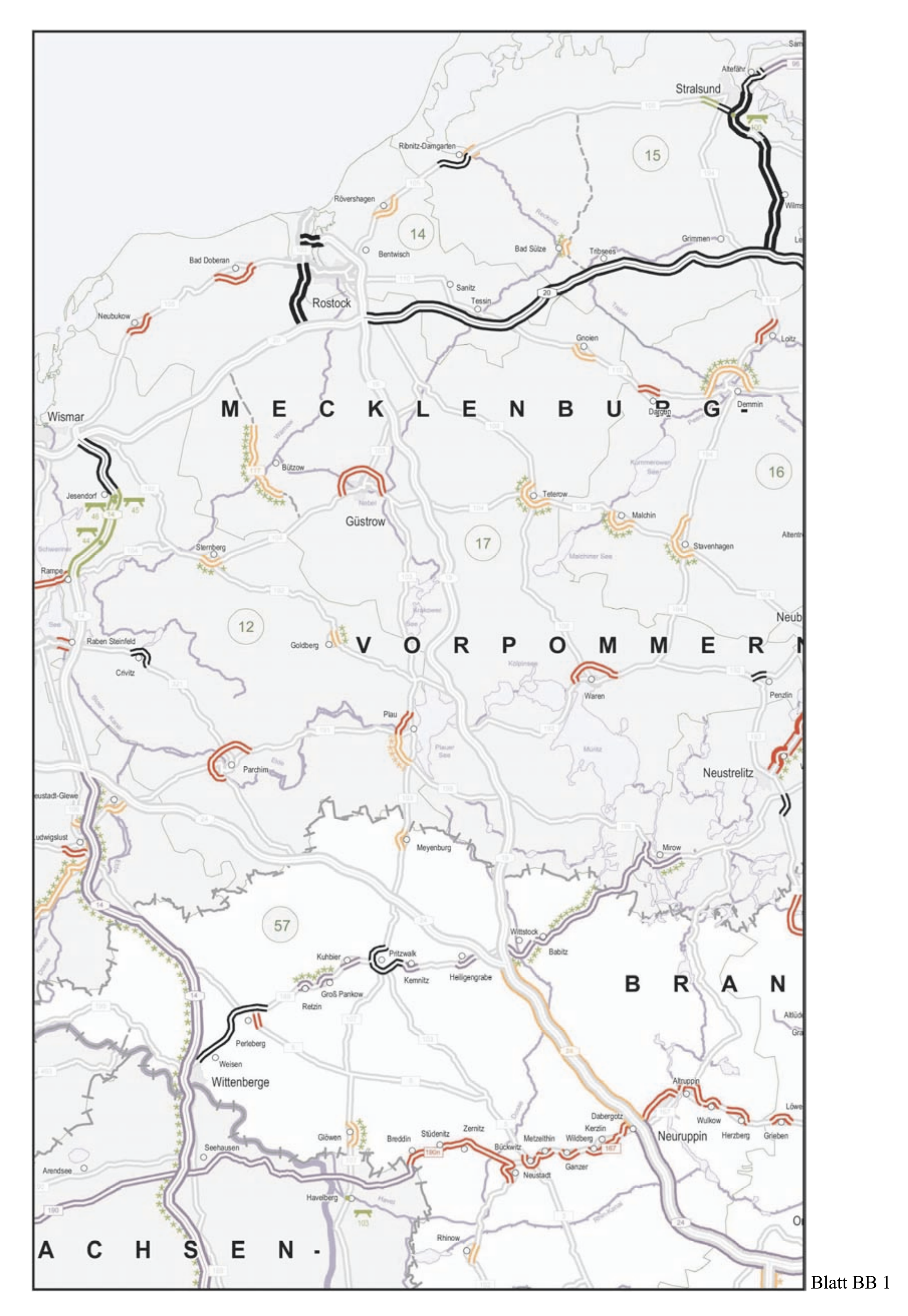
noch Tabelle 35

Brandenburg Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 97						
OU Schwarze Pumpe und Spremberg	02KK	59,3	12,5			12,5
/B 168 OU Cottbus (L 49–B 168 N)	02KK	16,5	6,5			6,5
B 101						
OU Luckenwalde	02KK	49,6	17,3	9,0		8,3
B 169						
OU Senftenberg	02KK	40,6	9,9	9,9	4,3	
OU Drebkau	02KK	24,3	7,4			7,4
B 188						
OU Rathenow	02KK	38,6	9,2	3,8		5,4
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE zweistreifig		**64,9**		**14,1**	**8,5**	
im Bau						
5 VKE zweistreifig						**40,1**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

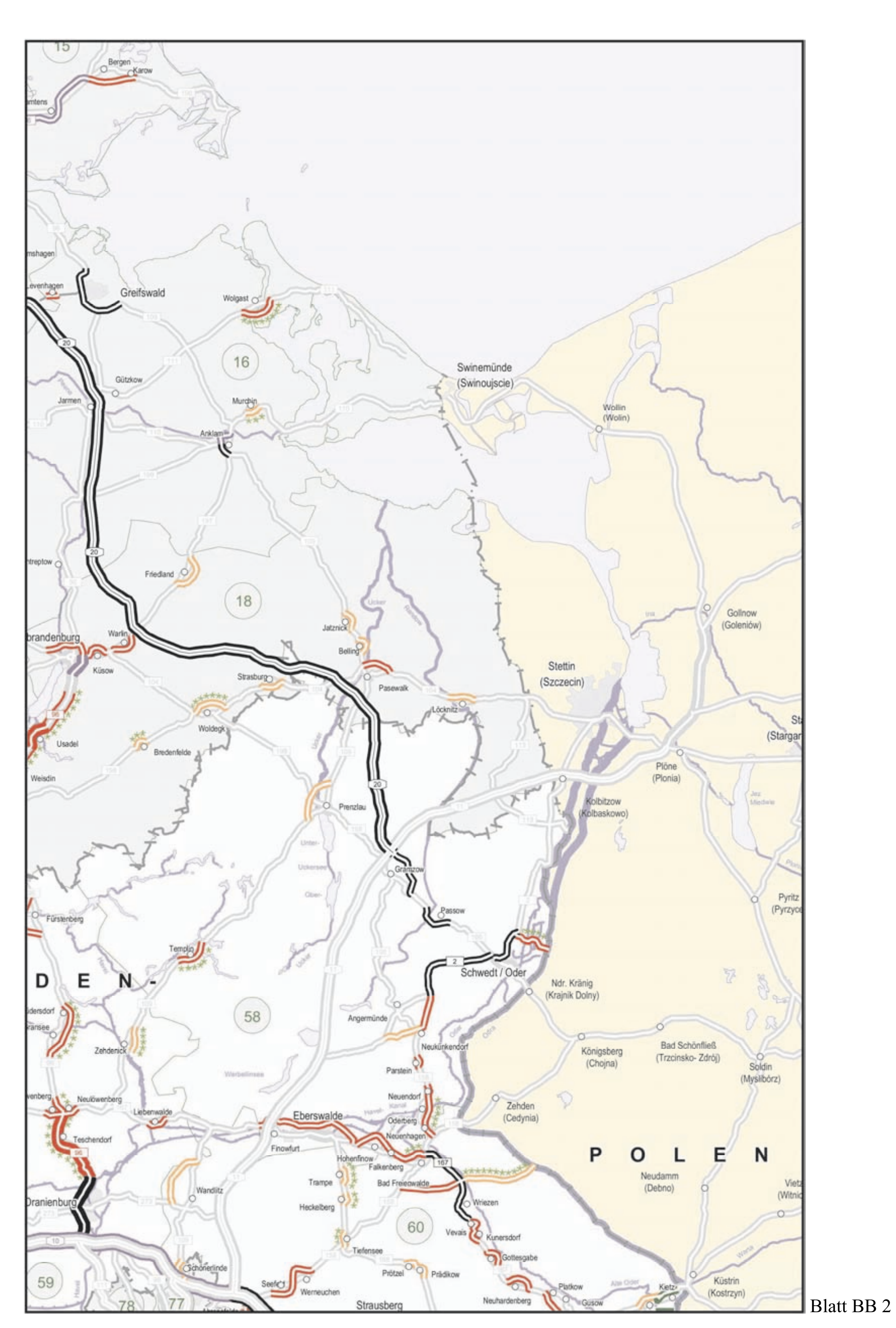
Abbildung 16

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Brandenburg und Berlin
Stand 31. Dezember 2008



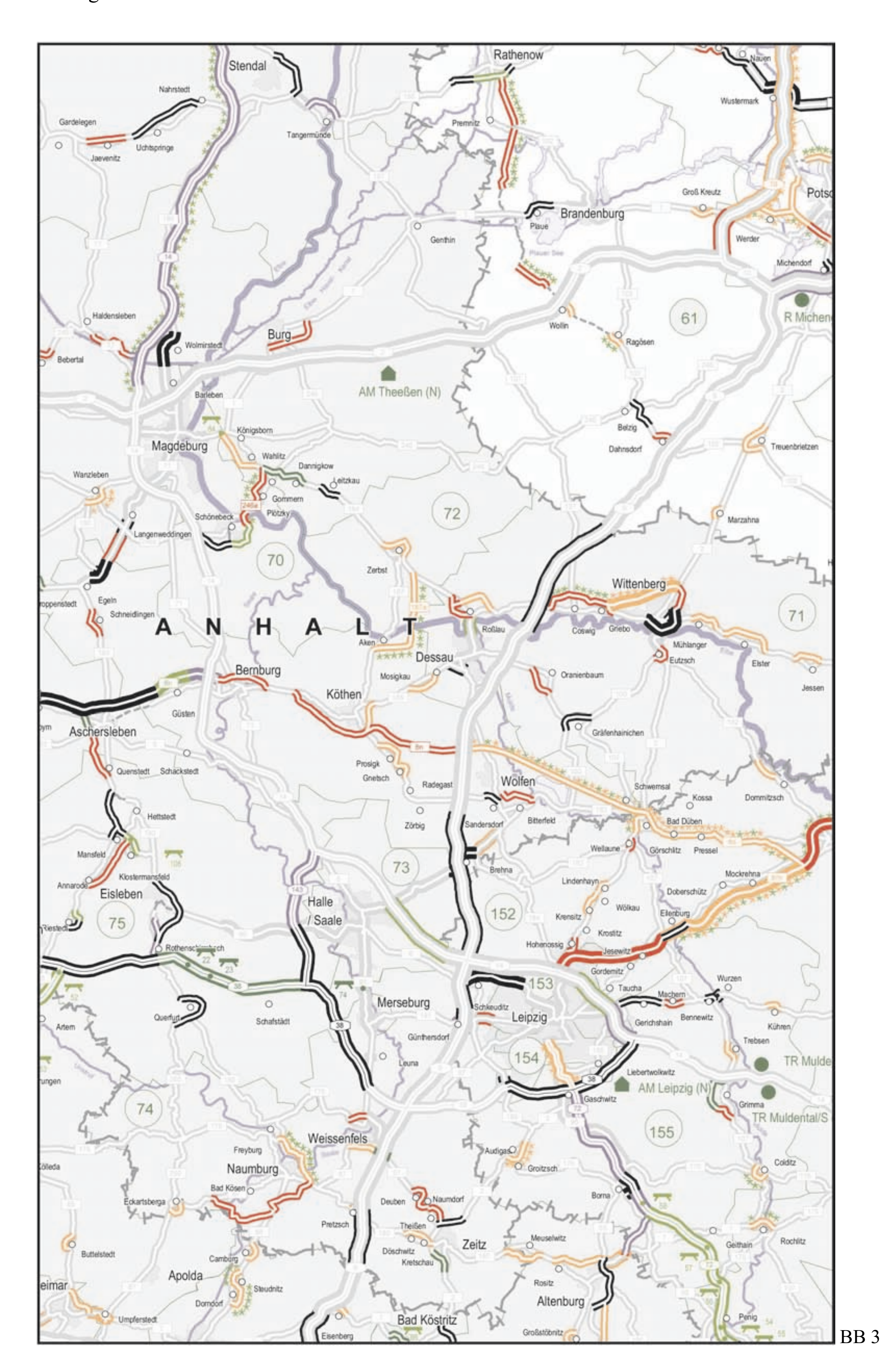
Blatt BB 1

noch Abbildung 16



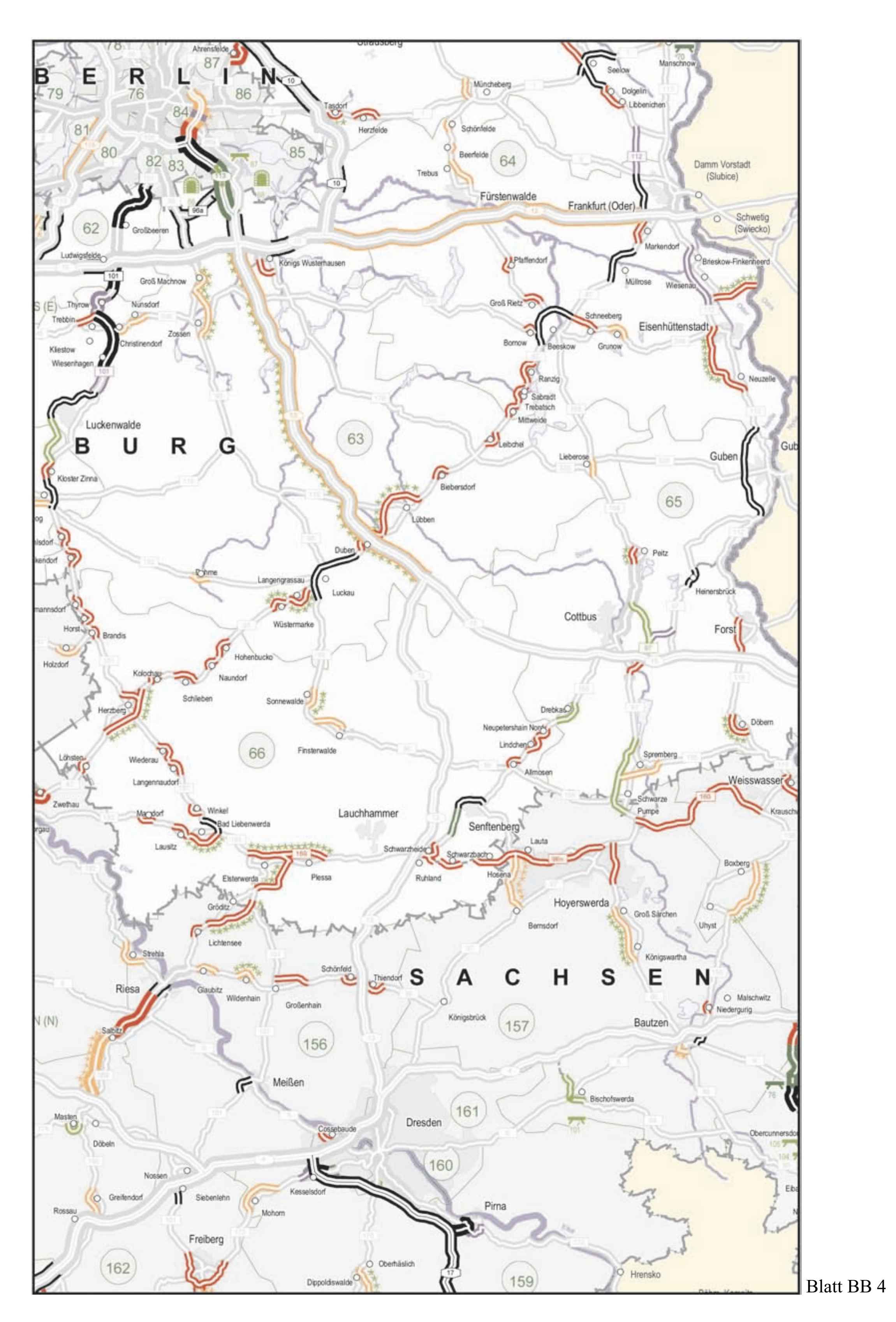
Blatt BB 2

n o c h Abbildung 16



BB 3

noch Abbildung 16



Blatt BB 4

C.11.5 Bremen

Der Bau der A 281, Eckverbindung Bremen (A 27–A 1) stellte im Berichtsjahr im Land Bremen die herausragende Maßnahme dar.

Die A 281 ist die zukünftige nordwestliche Eckverbindung zwischen den vorhandenen A 1 und A 27. Sie verbindet das Güterverkehrszentrum, die Weserhäfen und den Flughafen Bremen mit dem BAB-Netz und dient der Entlastung der A 1 und der A 27 sowie innerstädtisch der B 6 und der B 75. Sie erhält einen Anschluss an die niedersächsische B 212n an der AS Bremen-Strom.

Die Abschnitte AS HB-Gröpelingen–AS HB-Industriehäfen (A 27) und AS HB-Airport-Stadt–AS HB-Neustädter Hafen sind bereits unter Verkehr. Der Bauabschnitt von der AS HB-Neustädter-Hafen bis zur AS HB-Strom befindet sich seit Mitte 2008 im Bau. Die Umsetzung der weiteren Bauabschnitte erfolgt in den nächsten Jahren.

Tabelle 36

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bremen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bremen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 281; Eckverbindung Bremen						
AS HB-Airport Stadt–Warturmer Heerstraße; BA 2.1	04KK	244,3	3,3	3,3	3,3	
Warturmer Heerstraße–AS HB-Neustädter Hafen; BA 3.1	04KK	47,1	2,5	2,5	2,5	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE vierstreifig		**291,4**		**5,8**	**5,8**	
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 74						
Verlegung Farger Straße–Kreinsloger Straße	02KK	27,9	2,6			2,6
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE zweistreifig						**2,6**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

Die Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2008“ im Kartenausschnitt des Landes Niedersachsen dargestellt.

C.11.6 Hamburg

Die Autobahn A 1 ist im norddeutschen Raum eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen. Sie verbindet West- und Mitteleuropa mit Skandinavien und ist gleichzeitig einer der wichtigsten Verkehrswege in der Metropolregion Hamburg. Durch die deutsche Einheit, den Ausbau des europäischen Binnenmarktes sowie die wirtschaftliche und politische Öffnung Osteuropas ist auch auf der A 1 auf Hamburger Stadtgebiet das Verkehrsaufkommen in den vergangen Jahren so stark angestiegen, dass die Kapazität des vorhandenen Fahrbahnquerschnitts immer häufiger überschritten wurde. Mit über 100 000 Fahrzeugen am Tag und einem Lkw-Anteil von rund 25 Prozent gehört der Streckenabschnitt im Südosten Hamburgs zu den am höchsten belasteten Streckenabschnitten.

Mit der im Herbst 2008 erfolgten Verkehrsfreigabe des 6-streifigen Ausbaues dieses Streckenabschnittes auf einer Länge von 5,5 km mit Gesamtkosten von 107 Mio. Euro ist ein Nadelöhr beseitigt und neue Kapazität im transeuropäischen Netz geschaffen worden.

Tabelle 37

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Hamburg
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Hamburg Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
AD HH-SO (A 25)–AS HH/Billstedt	46BB	106,7	5,5	5,5	5,5	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		106,7		**5,5**	**5,5**	

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

Die Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2008“ im Kartenausschnitt des Landes Niedersachsen dargestellt.

C.11.7 Hessen

Der Neubau der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen ist die herausragende Maßnahme im Norden Hessens. Sie ist Bestandteil des VDE Nr.15 A 44/A 4 Kassel–Eisenach–Dresden–Görlitz und gehört zu den EU-Projekten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Die rund 65 km lange neue Autobahn mit einem Investitionsvolumen von rund 1,4 Mrd. Euro verläuft weitgehend parallel zur vorhandenen B 7. Diese Führung schafft die Voraussetzungen für eine optimale Entlastung der an der B 7 liegenden Ortschaften vom Durchgangsverkehr. Von den ersten Überlegungen zum Neubau der A 44 in den 1990er Jahren bis zur Fertigstellung des 1. Teilabschnittes in 2005 und dem in 2008 endlich erfolgten Baubeginn eines Folgeabschnittes bei Hessisch Lichtenau war es ein langer Weg, geprägt von den außergewöhnlichen Anforderungen, die das nordhessische Bergland mit seiner schwierigen Topographie und seiner, nach Gesichtspunkten des Umweltschutzes, hohen Sensibilität an eine zukünftige Autobahnführung stellt.

Im Zuge der Gesamt-Baumaßnahme soll der Neubau von 13 Tunneln mit insgesamt rund 14 km Gesamtlänge, der Bau von 6 großen Talbrücken mit einer Länge von über 200 m sowie der Bau zahlreicher kleinerer Brückenbauwerke erfolgen.

4,3 km der Gesamtstrecke der A 44 sind fertig gestellt und 2,3 km im Bau. Für zwei weitere Abschnitte liegt der Planfeststellungsbeschluss vor, dieser ist jedoch beklagt. Alle weiteren Abschnitte befinden sich im Planfeststellungsverfahren.

Tabelle 38

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Hessen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Hessen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 44; Aachen–Eisenach						
AS Hess. Lichtenau-W (m)–AS Hess. Lichtenau-M	04KB	60,7	2,3			2,3
A 66; Wiesbaden–Fulda						
AS Neuhof-S–AS Neuhof-N (Tunnel)	04KB	99,8	3,4			3,4
Neuhof-N–AS Fulda-S	04KB	29,8	3,5			3,5
Insgesamt						
im Bau						
3 VKE vierstreifig						**9,2**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 66; Wiesbaden–Fulda						
AK Wiesbaden–AD Kriftel	46BB	77,0	8,7	8,7	8,7	
A 661; Darmstadt–Bad Homburg						
F/Hanauer Landstraße (m)–AS F/Seckbach	46BB	29,4	3,3			3,3

noch Tabelle 38

Hessen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**77,0**		**8,7**	**8,7**	
im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**3,3**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 3						
Weimar/Roth–Weimar/Argenstein	04KB	56,7	4,5			4,5
B 47						
Rheinbrücke Worms (nur Anteil HE)	24KK	11,2	0,5	0,5	0,5	
B 49						
Limburg/Ahlbach– AS Beselich/Obertiefenbach	24KK	24,1	4,5	4,5	4,5	
Besl./Heckholzhausen (GE-GR)– AS Merenberg-W	24KK	8,9	1,7			1,7
AS Merenberg-W–AS Merenberg-O	24KK	9,6	1,4			1,4
Kloster Altenberg–Wetzlar/Dahlheim	24KK	12,2	2,1			2,1
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE vierstreifig		**35,3**		**5,0**	**5,0**	
im Bau						
4 VKE vierstreifig						**9,7**
Ortsumgehungen						
B 3						
OU Friedberg	02KK	36,8	6,1			6,1
B 45						
OU Höchst i.O.	02KK	22,7	2,7			2,7

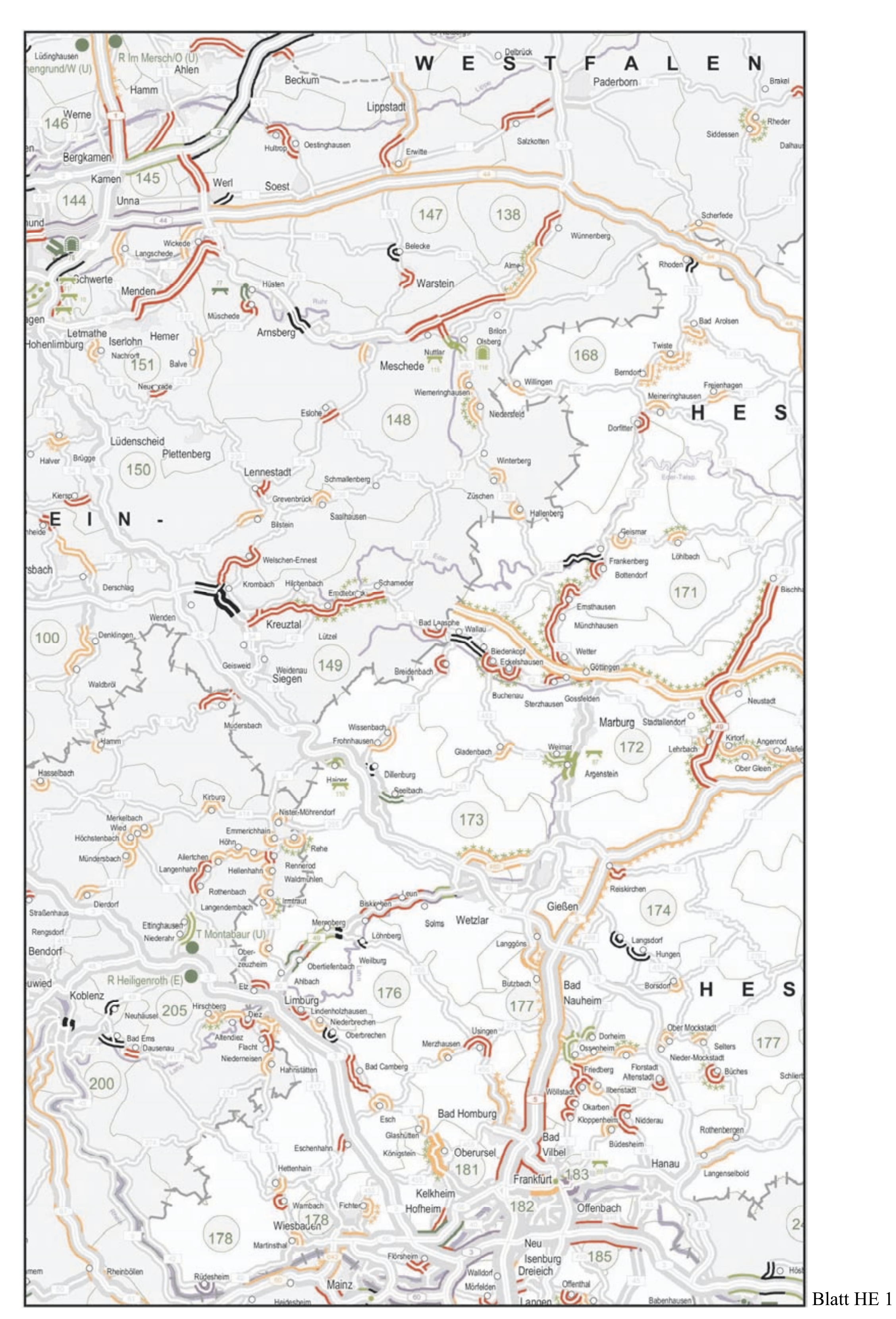
noch Tabelle 38

Hessen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 84						
OU Hünfeld	02KK	21,4	5,4			5,4
B 255						
OU Herborn/Herbornseelbach	02KK	8,7	3,3			3,3
OU Weimar	02KK	16,3	4,6			4,6
B 277						
OU Haiger	02KK	25,8	2,8			2,8
B 455						
OU Friedberg/Dorheim	02KK	10,1	2,2			2,2
Insgesamt						
im Bau						
7 VKE zweistreifig						**27,1**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

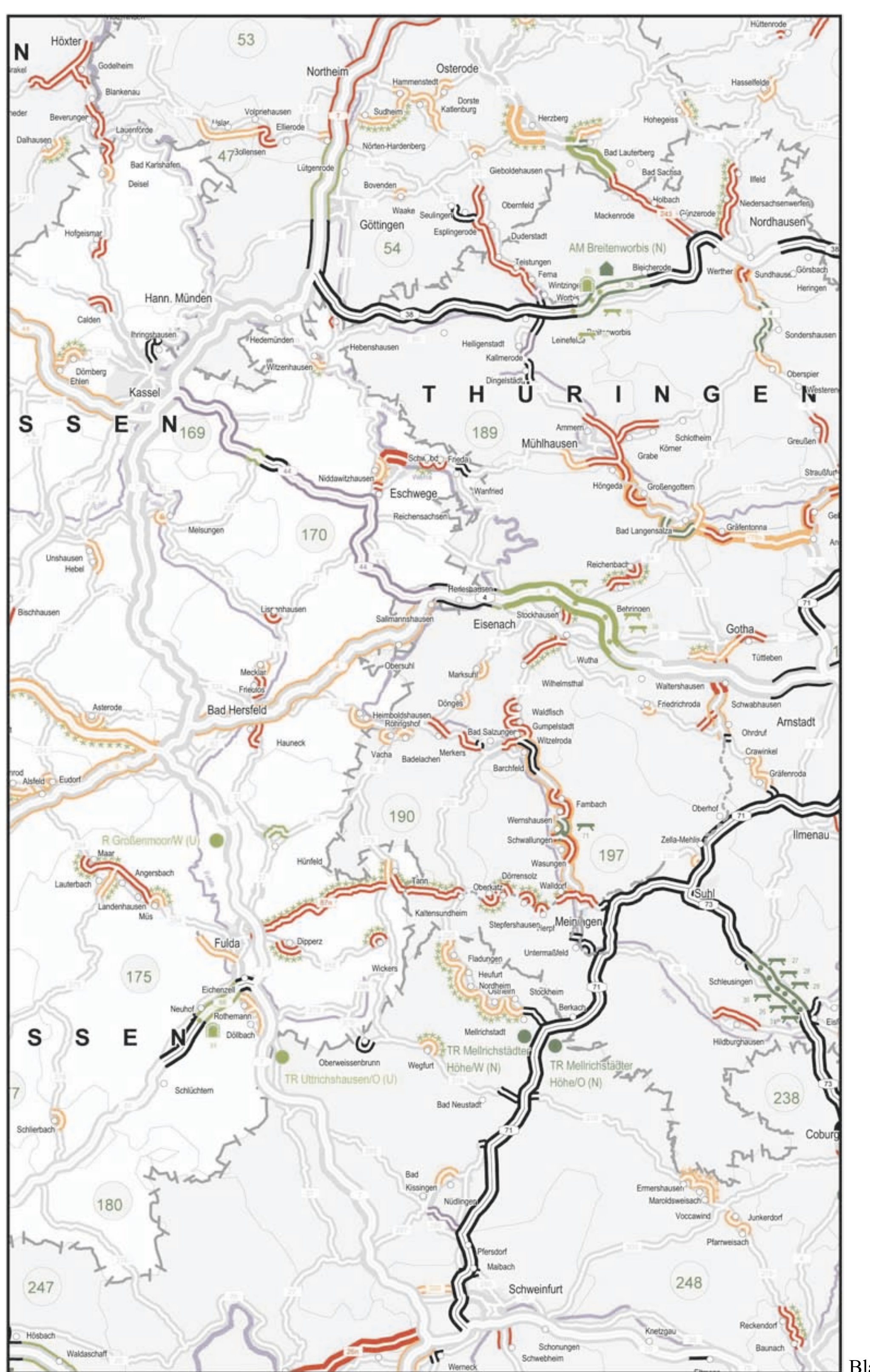
Abbildung 17

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Hessen
Stand 31. Dezember 2008



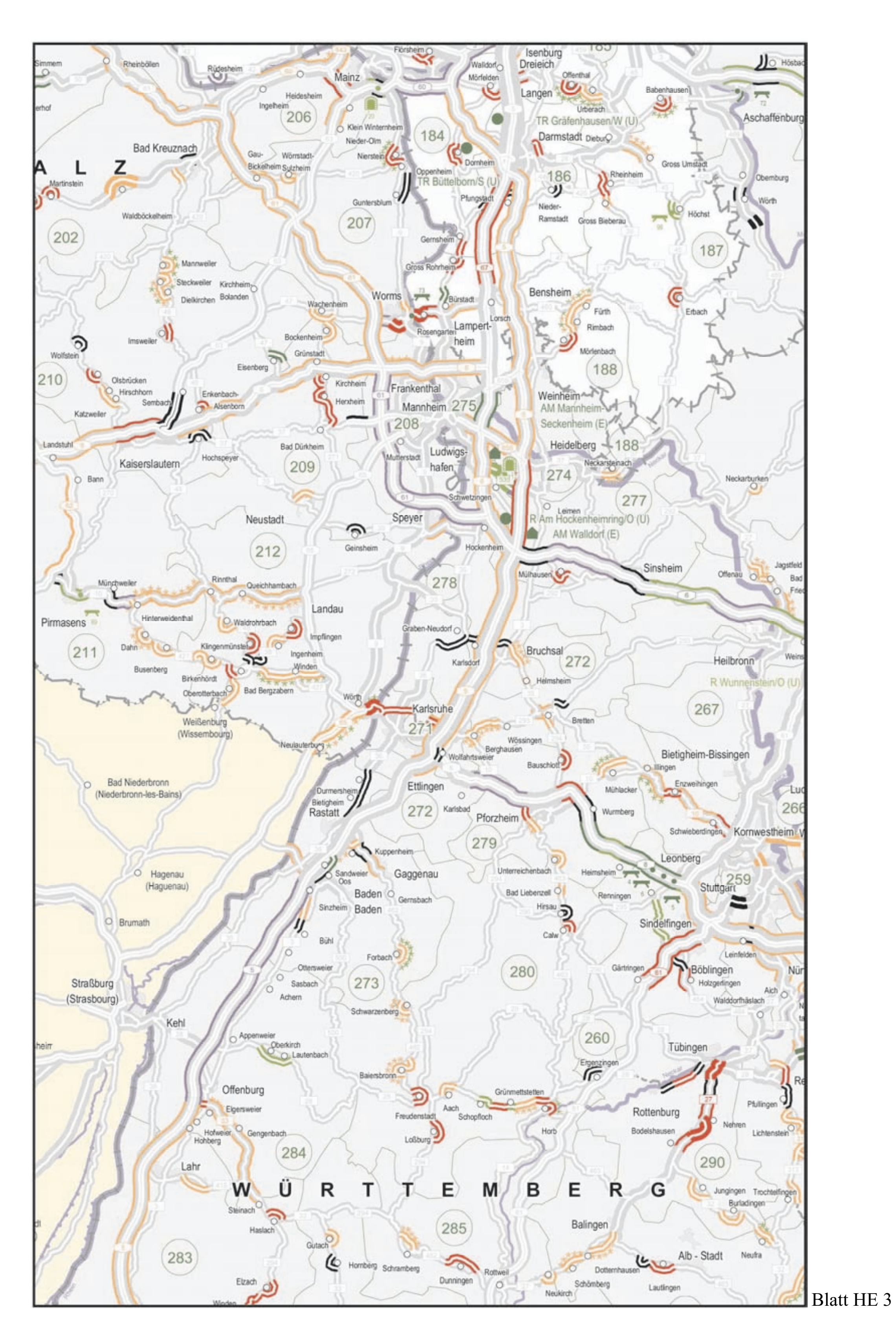
Blatt HE 1

n o c h Abbildung 17



Blatt HE 2

noch Abbildung 17



Blatt HE 3

C.11.8 Mecklenburg-Vorpommern

Die Realisierung des letzten Abschnitts (BA 5.2) der Ortsumgehung Stralsund stellte im Berichtsjahr eine wichtige Maßnahme dar. Nachdem der 4-streifige Bauabschnitt 5.1 mit 1,9 km Länge und Kosten in Höhe von 11,6 Mio. Euro 2004 in Verkehr ging, war nun der 2-streifige Bauabschnitt 5.2 mit 3,6 km Länge und Kosten in Höhe von 13,3 Mio. Euro im Bau *und wurde im September 2009 dem Verkehr übergeben*. Der gesamte Bauabschnitt wird zu 75 Prozent aus EFRE-Fördermitteln finanziert.

Mit dieser Umgehung im Zuge der B 105 kann der küstennahe Fernverkehr Stralsund umfahren und über die B 194, den Rügenzubringer B 96n und die B 109 andere Fernziele ansteuern. Die Innenstadt von Stralsund wird durch diese Maßnahme vom Fernverkehr entlastet, dem Verkehrsteilnehmer steht zukünftig eine durchgehende Küsten-Bundesstraße B 105/B 109 zur Verfügung.

Tabelle 39

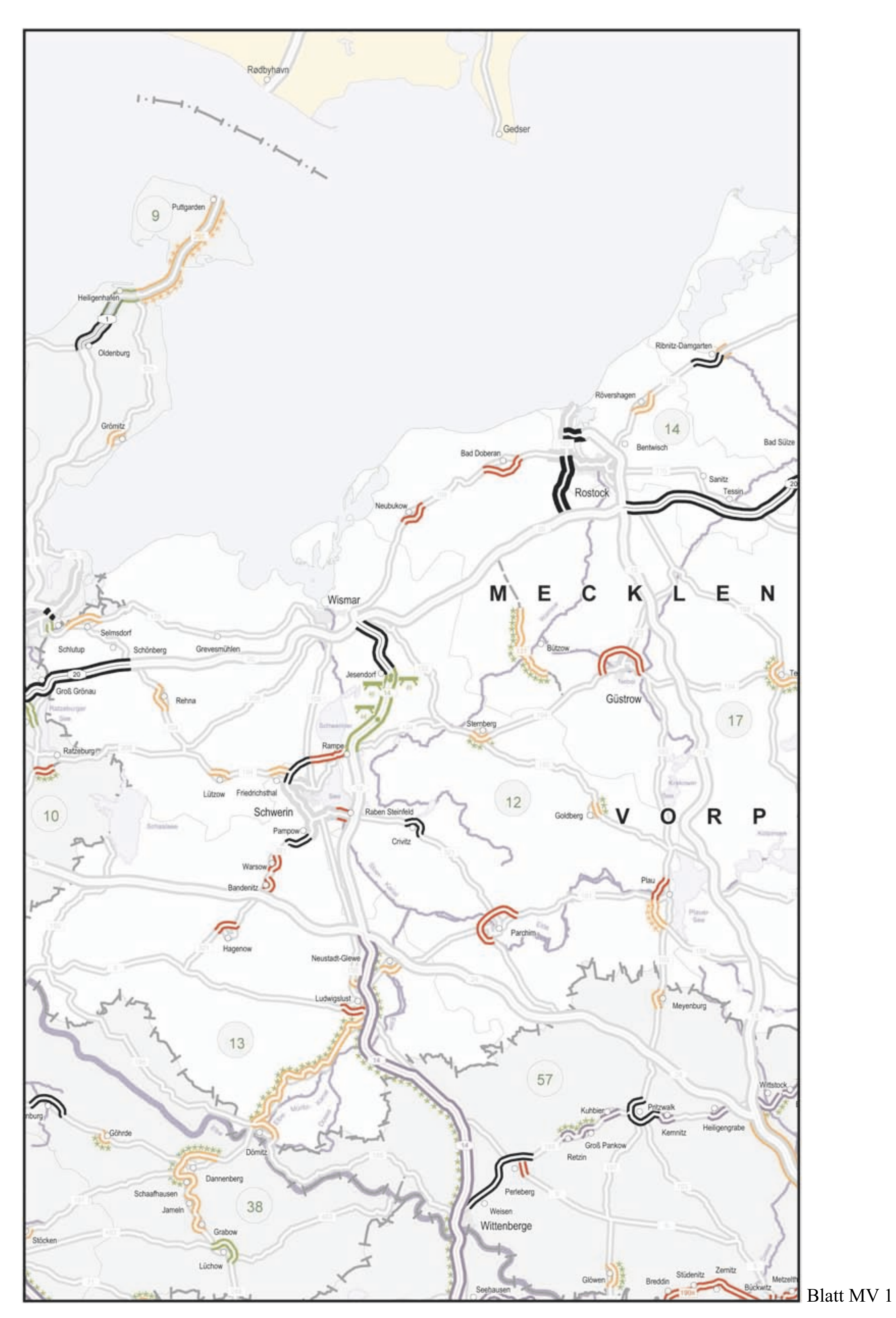
Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Mecklenburg-Vorpommern
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Mecklenburg-Vorpommern Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. Euro)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 14; Dresden–Schwerin						
AS Schwerin-N (B 104)–AS Jesendorf (L 101)	04KB	99,1	14,8			14,8
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE vierstreifig						**14,8**
Ortsumgehungen						
B 105/B 96						
OU Stralsund (Langendorf–B 194); BA 5.2	04KB	13,3	3,6			3,6
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE vierstreifig						**3,6**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

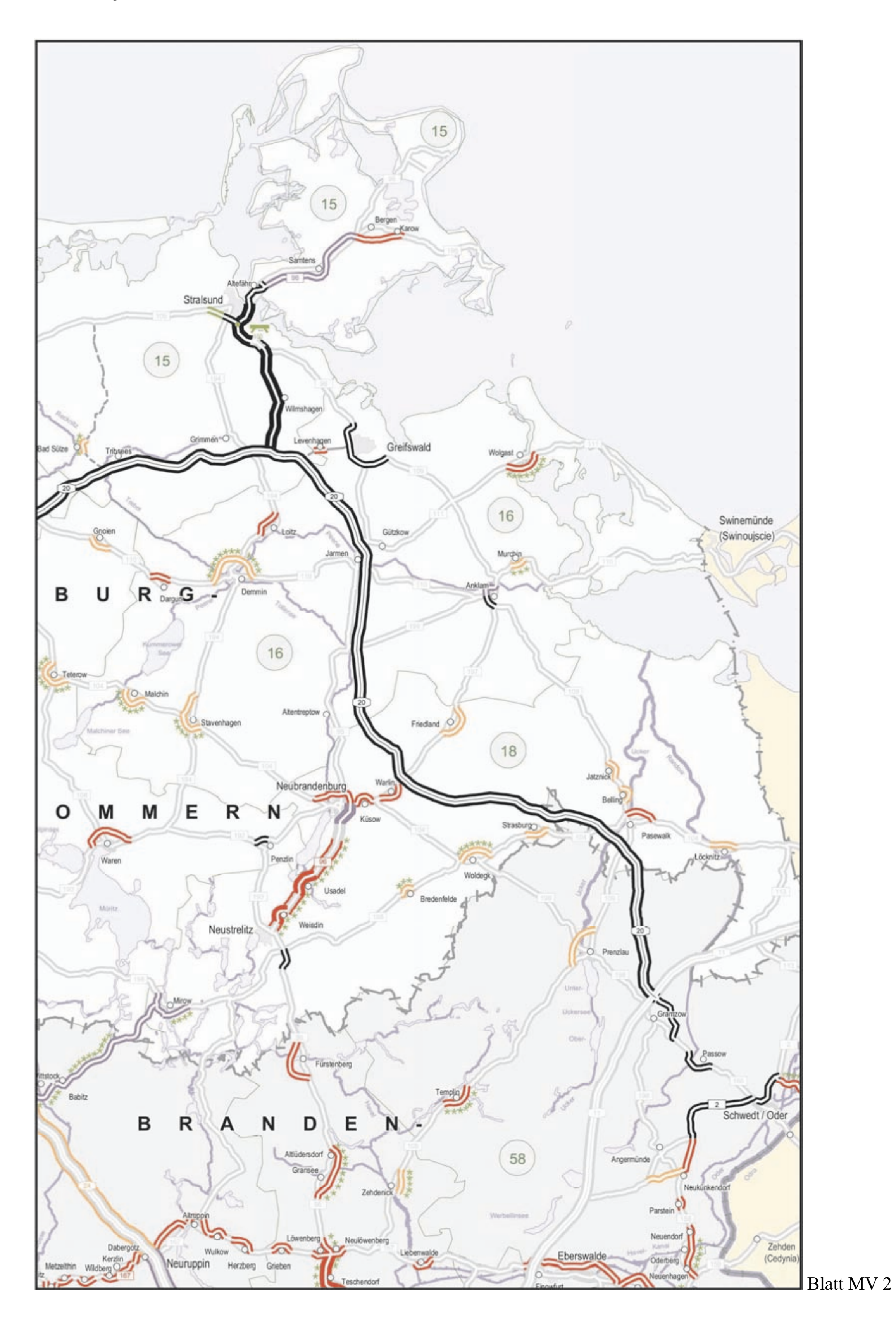
Abbildung 18

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Mecklenburg-Vorpommern
Stand 31. Dezember 2008



Blatt MV 1

noch Abbildung 18



Blatt MV 2

C.11.9 Niedersachsen

Im Berichtsjahr 2008 befand sich die A 26, Drochtersen (A 20/A 22/K 28)–Stade–AD Süderelbe (A 7) im Bau. Diese rund 51 km lange BAB beginnt beim Autobahndreieck A 20/A 26 nordwestlich von Stade. Sie führt entlang der Elbe durch das so genannte „Alte Land“ und schließt in Hamburg an die A 7 (AK Süderelbe) an.

Sie wird künftig eine Entwicklungsachse für den Süd-Westen der Metropolregion Hamburg als wichtigste Straßenverkehrsverbindung im Unterelberaum zwischen Hamburg, Stade und Cuxhaven sein. Nach ihrer Fertigstellung wird die derzeit hoch frequentierte und unfallträchtige Bundesstraße B 73 vom Verkehr erheblich entlastet.

Der erste Abschnitt der A 26 zwischen Stade und Horneburg ist bereits unter Verkehr. Im Anschluss daran wird zwischen Horneburg und Buxtehude gebaut. Der zwischen Buxtehude und der Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg liegende Streckenabschnitt befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Für den Streckenbereich zwischen der Verknüpfung der A 26 mit der A 20 im Westen und dem bereits unter Verkehr befindlichen Anschluss Stade soll im ersten Halbjahr 2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Der Hamburger Abschnitt hat mit Ausnahme des Kreuzungspunktes mit der A 7 die Zustimmung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erhalten.

Tabelle 40

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Niedersachsen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Niedersachsen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 26; Stade–Hamburg						
sö Stade (B 73)–Horneburg (K 36n)	04KB	146,9	11,2	11,7	11,7	
nö Buxtehude (K 40)–Horneburg (K 36n)	04KB	129,5	9,8			9,8
A 39; Salzgitter–Wismar						
Cremlingen–AK Wolfsburg/Königslutter	04KB	54,7	7,0	7,0	7,0	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE vierstreifig		**201,6**		**18,7**	**11,7**	
im Bau						
1 VKE vierstreifig						**9,8**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen **ÖPP[2]-Projekt: AK Bremen–AD Buchholz**	46BB	1.016,7[3]	72,6[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
ö Bremer Kreuz–ö AS Oyten	46BB	–	3,0			3,0

noch Tabelle 40

Niedersachsen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Bau-beginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
ö AS Oyten–ö AS Stuckenborstel	46BB	–	14,8			14,8
ö AS Stuckenborstel–ö AS Bockel	46BB	–	10,5			10,5
ö AS Bockel–w AS Sittensen	46BB	–	9,8			9,8
w AS Sittensen–ö AS Sittensen	46BB	–	9,7			9,7
ö AS Sittensen–w AS Rade	46BB	–	18,0			18,0
w AS Rade–AD Buchholz (A 261)	46BB	–	6,0			6,0
A 7; Füssen–Flensburg						
n AK Hannover–n AS Altwarmbüchen	46BB	41,0	5,7			5,7
s AS Göttingen–n AS Göttingen-N	46BB	66,0	11,4			11,3
Insgesamt						
im Bau						
9 VKE sechsstreifig						**88,8**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 3						
n Ehlershausen–s Celle	02KK	14,3	7,4			7,4
B 6						
Nienburg–Eilvese (2.Fb)	24KK	11,7	8,9			8,9
Eilvese–Neustadt	24KK	17,7	8,1			8,1
B 68						
n Wallenhorst–s Bramsche	24KB	17,8	2,8			2,8
B 27						
ö Scharzfeld–w Bad Lauterberg	02KK	11,2	2,6	2,6	2,6	
B 243						
Bad Sachsa–Bad Lauterberg	04KB	61,2	9,0			9,0
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**11,2**		**2,6**	**2,6**	

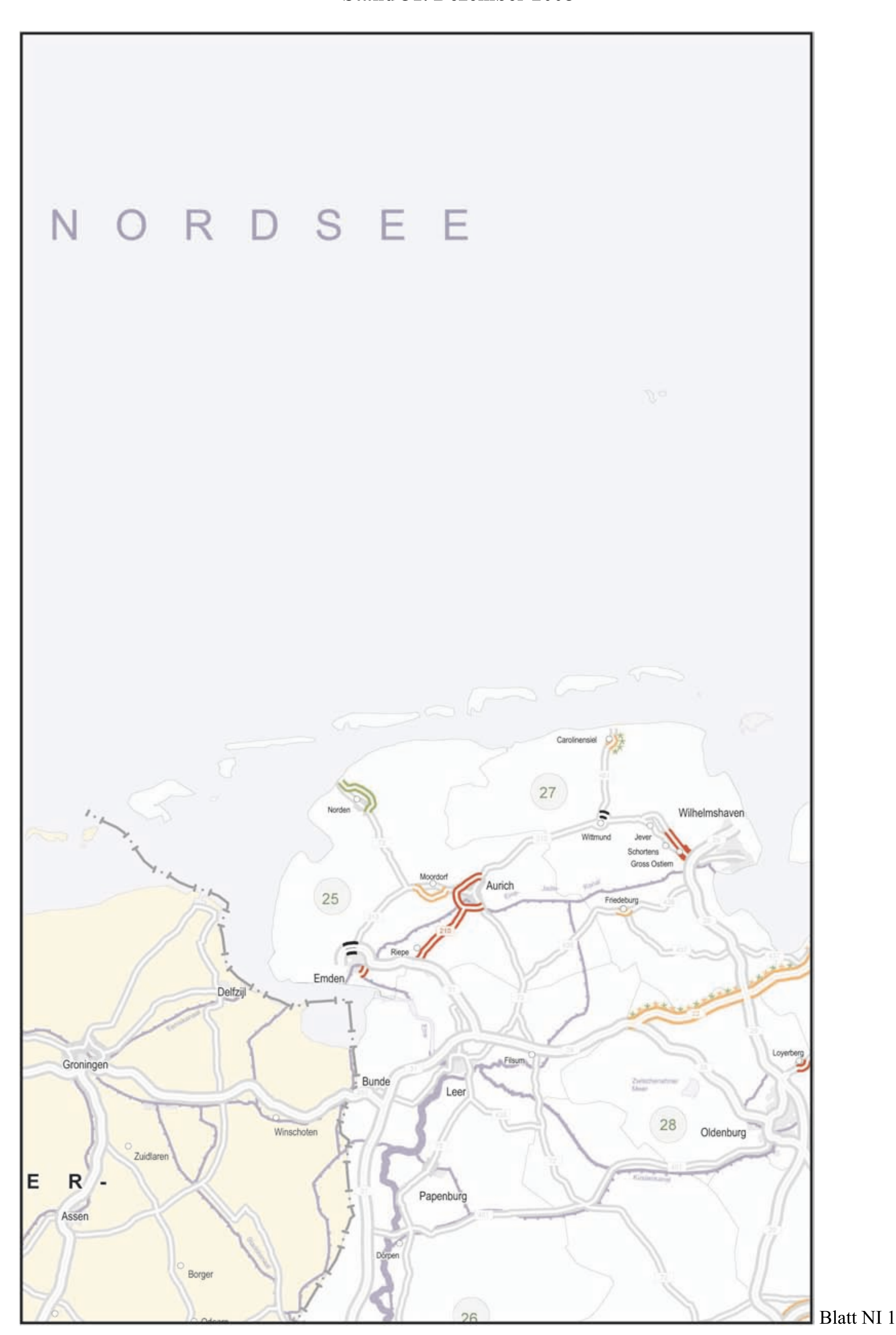
noch Tabelle 40

Niedersachsen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Bau-beginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
im Bau						
1 VKE zweistreifig						**7,4**
4 VKE vierstreifig						**28,8**
Ortsumgehungen						
B 72						
OU Norden	02KK	30,0	8,7			8,7
B 73						
OU Otterndorf	02KK	21,4	6,0			6,0
B 83						
OU Wehrbergen	02KK	13,3	2,7			2,7
B 188						
OU Burgdorf	02KK	28,7	7,6			7,6
B 213						
OU Lastrup	02KK	17,7	5,6			5,6
B 214						
OU Diepholz (n B 51–ö B 214); 2. BA	02KK	8,2	2,8	2,8	2,8	
B 248						
OU Lüchow	02KK	15,7	5,4			5,4
B 445						
OU Sebexen	02KK	9,6	2,3			2,3
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**8,2**		**2,8**	**2,8**	
im Bau						
7 VKE zweistreifig						**38,3**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP);
Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

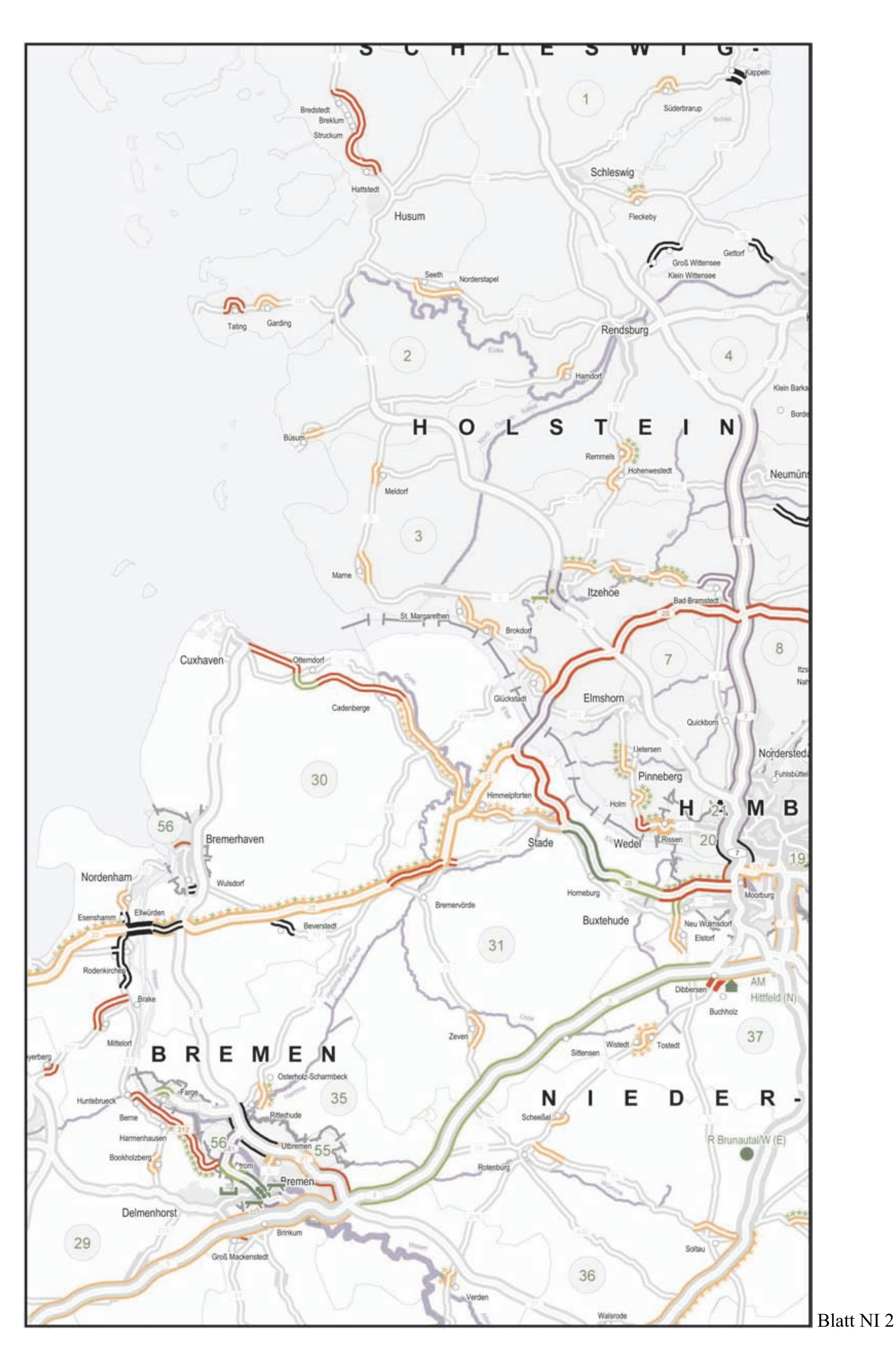
Abbildung 19

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Niedersachsen, Hamburg und Bremen
Stand 31. Dezember 2008



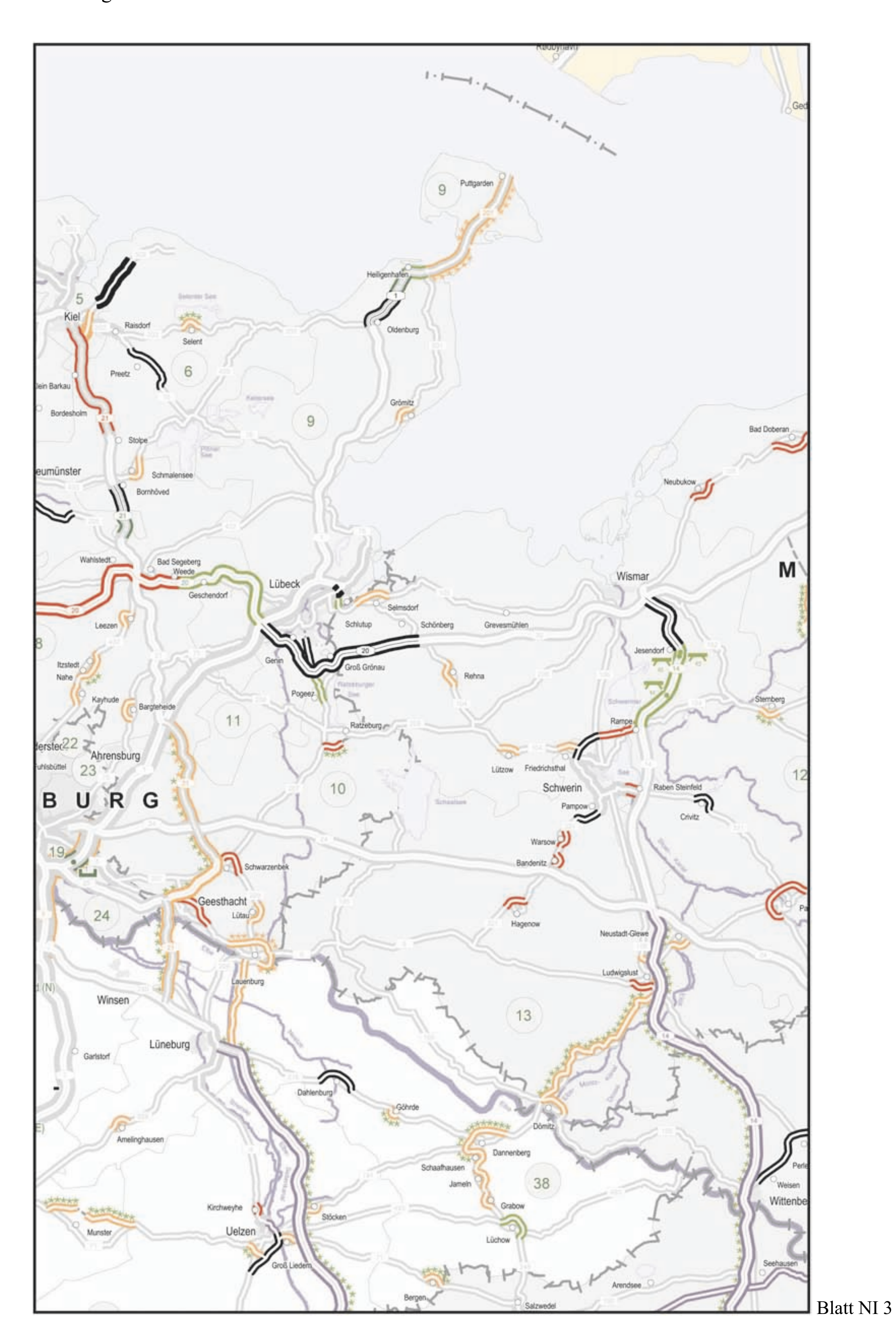
Blatt NI 1

noch Abbildung 19



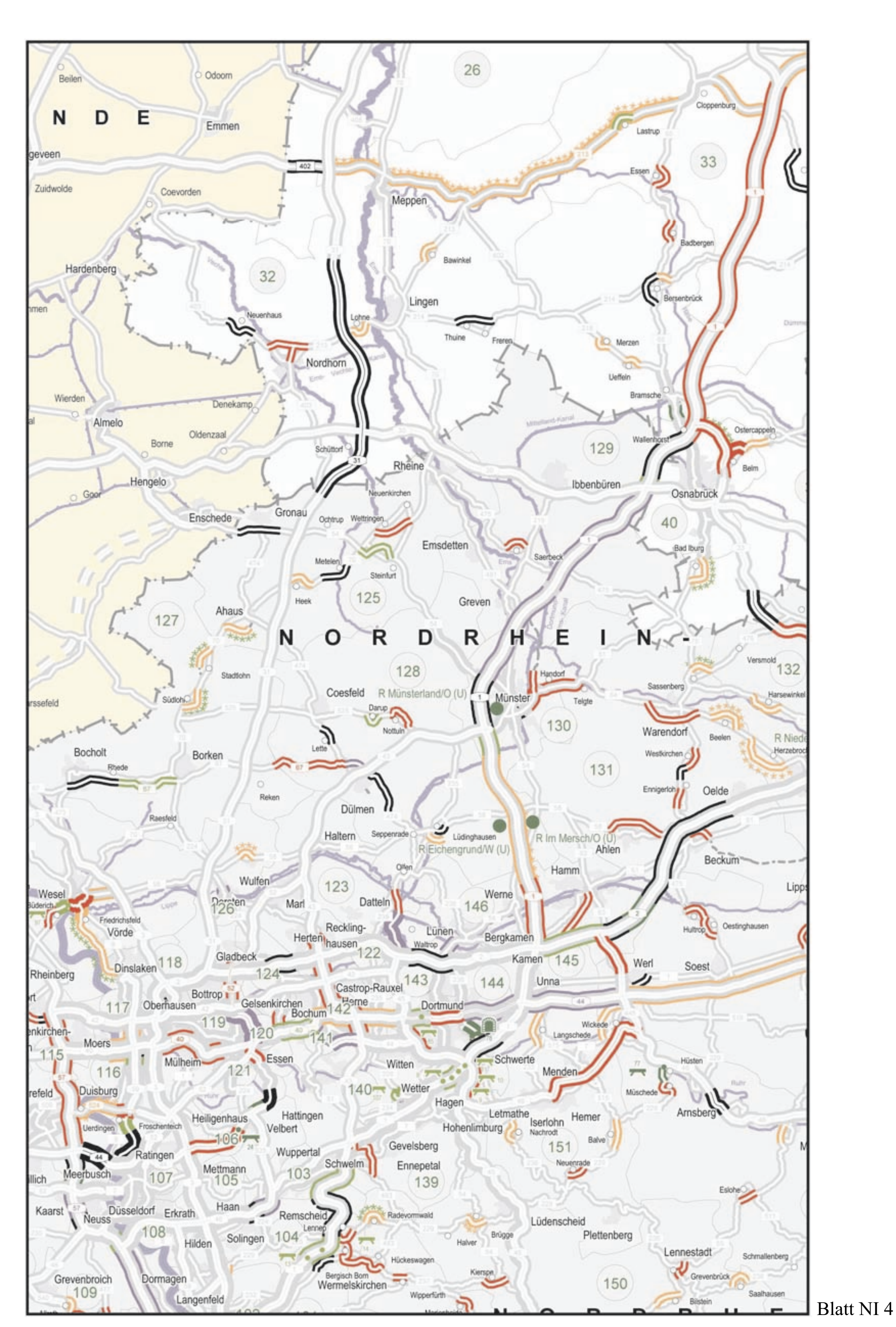
Blatt NI 2

noch Abbildung 19



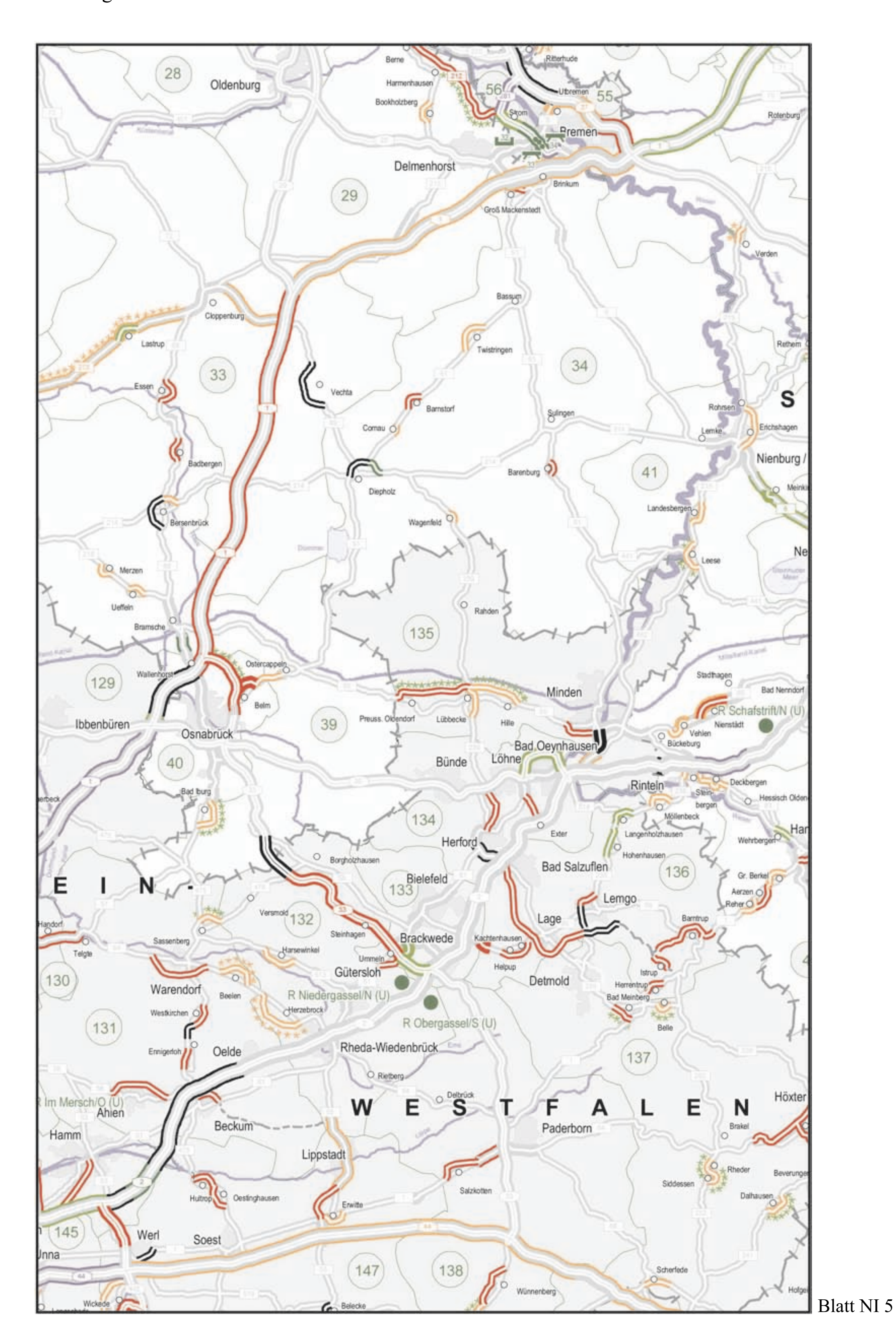
Blatt NI 3

noch Abbildung 19



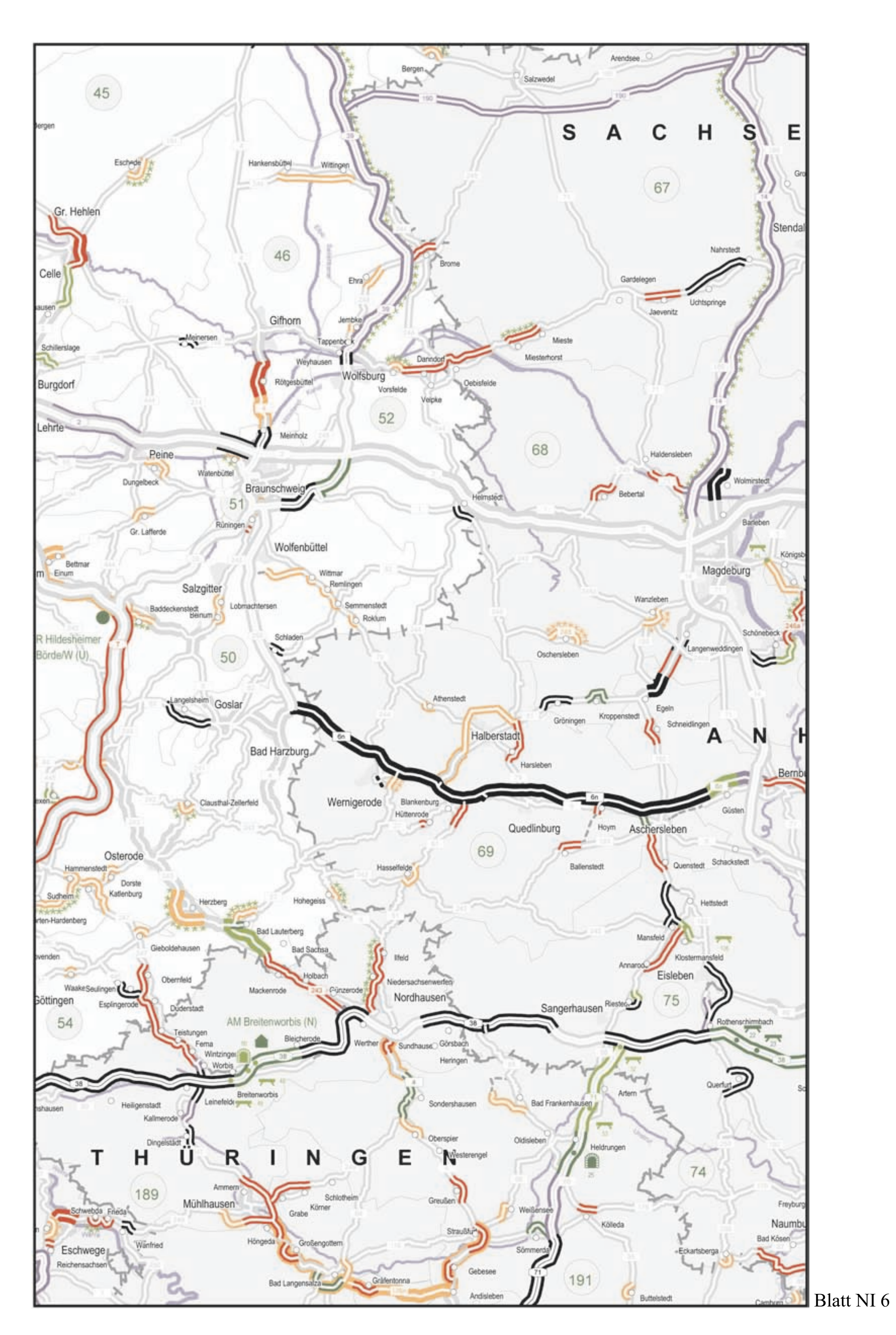
Blatt NI 4

noch Abbildung 19



Blatt NI 5

noch Abbildung 19



Blatt NI 6

C.11.10 Nordrhein-Westfalen

Im Berichtsjahr stellte der Ausbau des Kölner Autobahnringes auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen eine herausragende Maßnahme dar. Dieser Ring wird aus den Autobahnen A 1, A 3 und A 4 gebildet und verbindet über 8 Autobahnkreuze insgesamt 10 Autobahnen. Die Verkehrsbelastung ist seit den 1960er Jahren kontinuierlich angestiegen. Heute gehört der Kölner Ring zu den höchstbelasteten und stauanfälligsten Verkehrsverbindungen im Bundesgebiet. Die Verkehrsbelastung liegt zwischen 90 000 und 165 000 Kfz/24 h, in Spitzenzeiten bei über 180 000 Kfz/24 h.

Er wird daher im Westen (A 1) und Süden (A 4) auf sechs und im Osten (A 3) auf acht Fahrstreifen ausgebaut. 35 km dieser insgesamt ca. 52 km langen Strecken wurden inzwischen fertig gestellt. Der letzte Abschnitt im Zuge der A 3 vom AK Köln-Ost bis zur AS Köln-Dellbrück wurde im August 2008 für den Verkehr frei gegeben.

Die aktuellen Gesamtkosten belaufen sich auf rund 933 Mio. Euro; davon wurden bis Ende 2008 rund 567 Mio. Euro verausgabt.

Tabelle 41

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Nordrhein-Westfalen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 30; Bad Bentheim (BGr)–Bad Oeynhausen						
AK Löhne–Rehme mit Abzweig Ri Rehme	04KB	168,8	9,5			9,5
A 33; Paderborn–Osnabrück						
AK Bielefeld (A 2)–AS Bielefeld/Brackwede	04KB	84,5	6,5			6,5
/B 61 Zubringer Bielefeld Brackwede	04KB	11,8	1,3			1,3
A 44; Aachen–Eisenach						
Essen/Dilldorf–AD Velbert	24KB	8,8	0,9	0,9	0,9	
A 52; Roermond (BGr)–Marl						
BGr NL/D–Elmpt (B 230)	04KB	35,3	5,4			5,4
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**8,8**		**0,9**	**0,9**	
im Bau						
4 VKE vierstreifig						**22,7**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
AK Köln-W–DB (AC–K)	46BB	106,1	2,1			2,1

noch Tabelle 41

Nordrhein-Westfalen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
DB (AC–K)–Köln-N	46BB	81,9	7,3			7,3
AS Wermelskirchen–T+R Remscheid	46BB	61,5	4,3			4,3
T+R-Anlage Remscheid–AS Remscheid	46BB	58,8	2,9			2,9
Blombachtal (L 419)– AS Wuppertal/Langerfeld (m)	46BB	166,3	5,5			5,5
AS Hagen-N–AK Westhofen (m)	46BB	127,4	5,6			5,6
DEK-Brücke (m)–AK Münster-S (o)	46BB	24,9	3,7			3,7
A 2; Oberhausen–Berlin						5,5
Bereich AK Kamen	46BB	87,6	2,6			2,6
ö AK Kamen–AS Hamm	46BB	52,1	5,1			5,1
AS Hamm–T+R Hamm/Rhynern	46BB	37,0	4,0	4,0	0,5	
ö AS Hamm–w AS Hamm/Uentrop	46BB	52,7	8,1	8,1	6,0	
A 3; Passau–Arnheim						
AK Köln-O–AS Köln/Dellbrück (m)	48BB	52,6	2,1	2,1	2,1	
AS Köln/Dellbrück–AS Köln/Mülheim (m)	48BB	82,4	2,3			2,3
A 4; Aachen–Görlitz						
AS Eschweiler (o)–AS Weisweiler (m)	46BB	67,9	8,9	4,7	1,5	2,7
AS Düren–AS Kerpen (Anteil Bund o. RWE-Power)	46BB	84,2	17,8			17,8
A 40; Venlo–Dortmund						
AK Dortmund-W (A 45)–AS Dortmund (L 660) (wird als B 1 gebaut)	46BB	70,7	4,5			4,5
w Gelsenkirchen-S–ö Gelsenkirchen-S	46BB	13,2	1,2			1,2
ö Gelsenkirchen–w AS Bochum/Stahlhausen	46BB	43,5	3,1			3,1
A 57; Köln–Goch						
AK Kaarst–AK Meerbusch	46BB	44,8	5,3	5,3	1,7	
AK Neuss-S (m)–AS Neuss/Norf	46KB	29,1	3,4			3,4
A 59; Bonn–Dinslaken						
AS Duisburg/Hochfeld–AK Duisburg/Duissern	46BB	55,9	2,3			2,3

noch Tabelle 41

Nordrhein-Westfalen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
für den Verkehr fertig gestellt						
4 VKE sechsstreifig					**9,7**	
1 VKE achtstreifig					**2,1**	
davon vollständig fertig gestellt						
3 VKE sechsstreifig		**187,1**		**17,4**		
1 VKE achtstreifig		**52,6**		**2,1**		
im Bau						
16 VKE sechsstreifig						**74,1**
1 VKE achtstreifig						**2,3**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 54						
w OU Steinfurt–ö Ochtrup (B 70)	02KK	21,0	5,2			5,2
B 56						
BGr D/NL–Tüddern	02KK	25,5	5,8	5,8	5,8	
L 410–n Gangelt	02KK	16,2	4,4			4,4
B 58						
L 460–einschl. Rheinbrücke Wesel	24KK	47,1	2,1			2,1
B 67						
Rhede–Borken	02KK	29,6	9,7			9,7
B 236						
Dortmund, Schüruferstraße–Stadtgrenze	04KB	89,2	2,6	2,6	2,6	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**25,5**		**5,8**	**5,8**	
1 VKE vierstreifig		**89,2**		**2,6**	**2,6**	
im Bau						
3 VKE zweistreifig						**19,3**
1 VKE vierstreifig						**2,1**

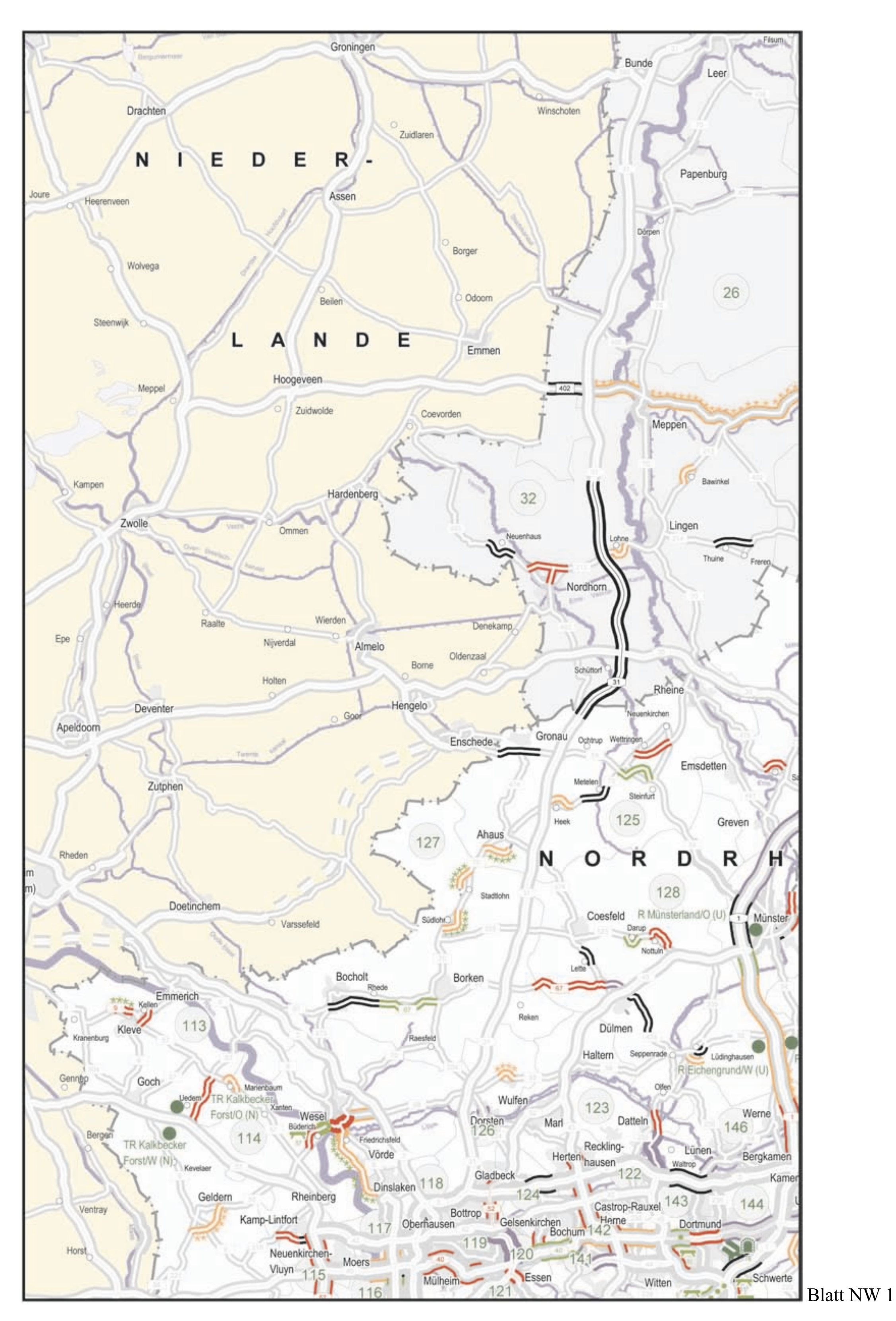
noch Tabelle 41

Nordrhein-Westfalen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 8						
OU Düsseldorf/Wittlaer (Froschenteich–L 139)	04KK	24,4	2,9			2,9
B 57						
OU Baesweiler (L 240n–K 27–B 56)	02KK	12,1	7,3			7,3
B 59						
OU Rommerskirchen	02KK	19,7	5,0			5,0
B 221						
OU Arsbeck	02KK	9,9	4,1			4,1
B 226						
Verlegung bei Wetter (Ruhrbrücke)	02KK	29,2	0,9			0,9
B 229						
Arnsberg/Müschede–Arnsberg/Hüsten	02KK	27,4	2,9	2,9	2,9	
B 238						
OU Kalletal/Langenholzhausen	02KK	6,8	2,2			2,2
B 399						
OU Gey	02KK	7,3	2,4			2,4
B 480						
OU Olsberg	02KK	30,6	3,8			3,8
B 525						
OU Nottuln/Darup	02KK	6,5	3,3			3,3
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**27,4**		**2,9**	**2,9**	
im Bau						
8 VKE zweistreifig						**29,0**
1 VKE vierstreifig						**2,9**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

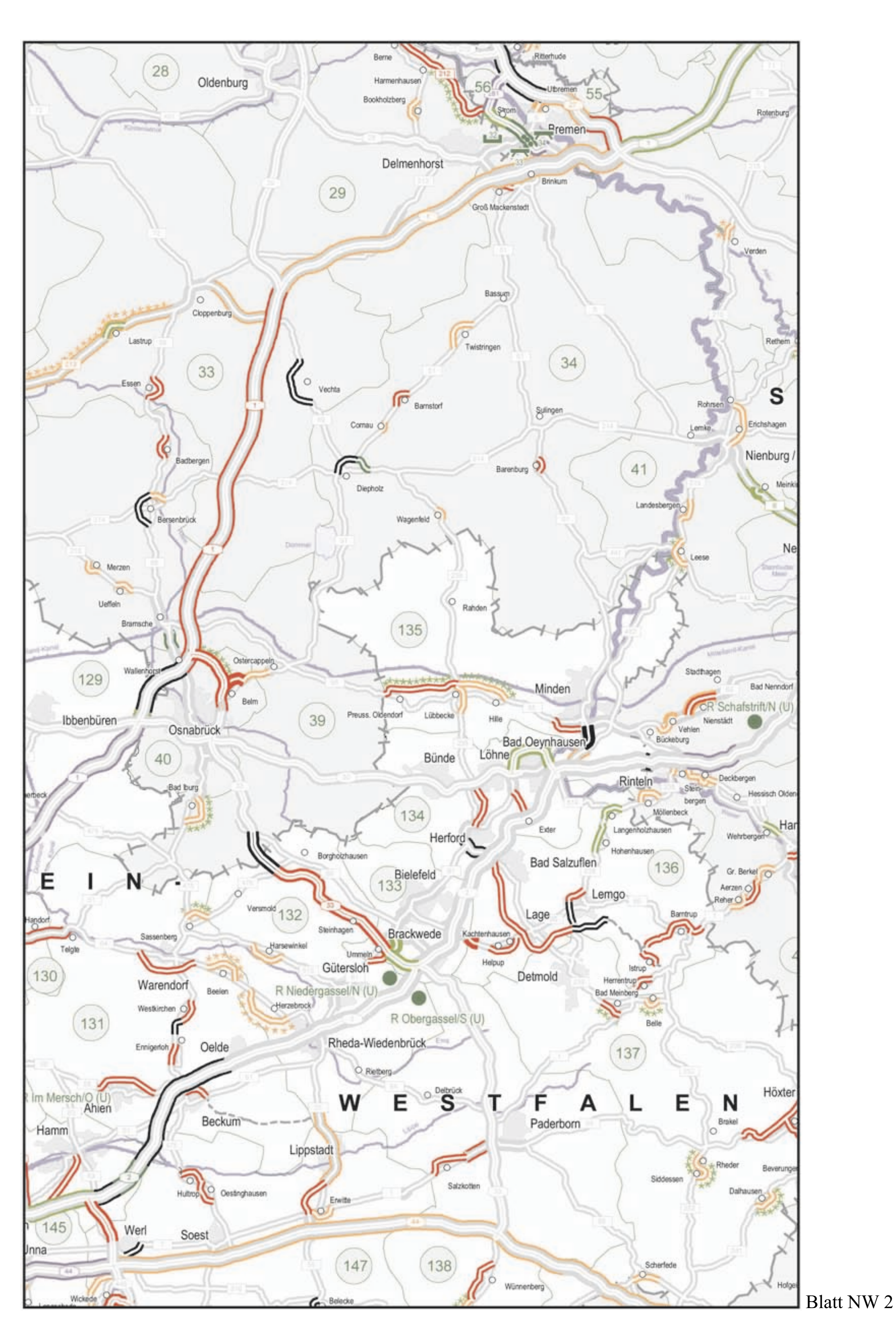
Abbildung 20

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Nordrhein-Westfalen
Stand 31. Dezember 2008



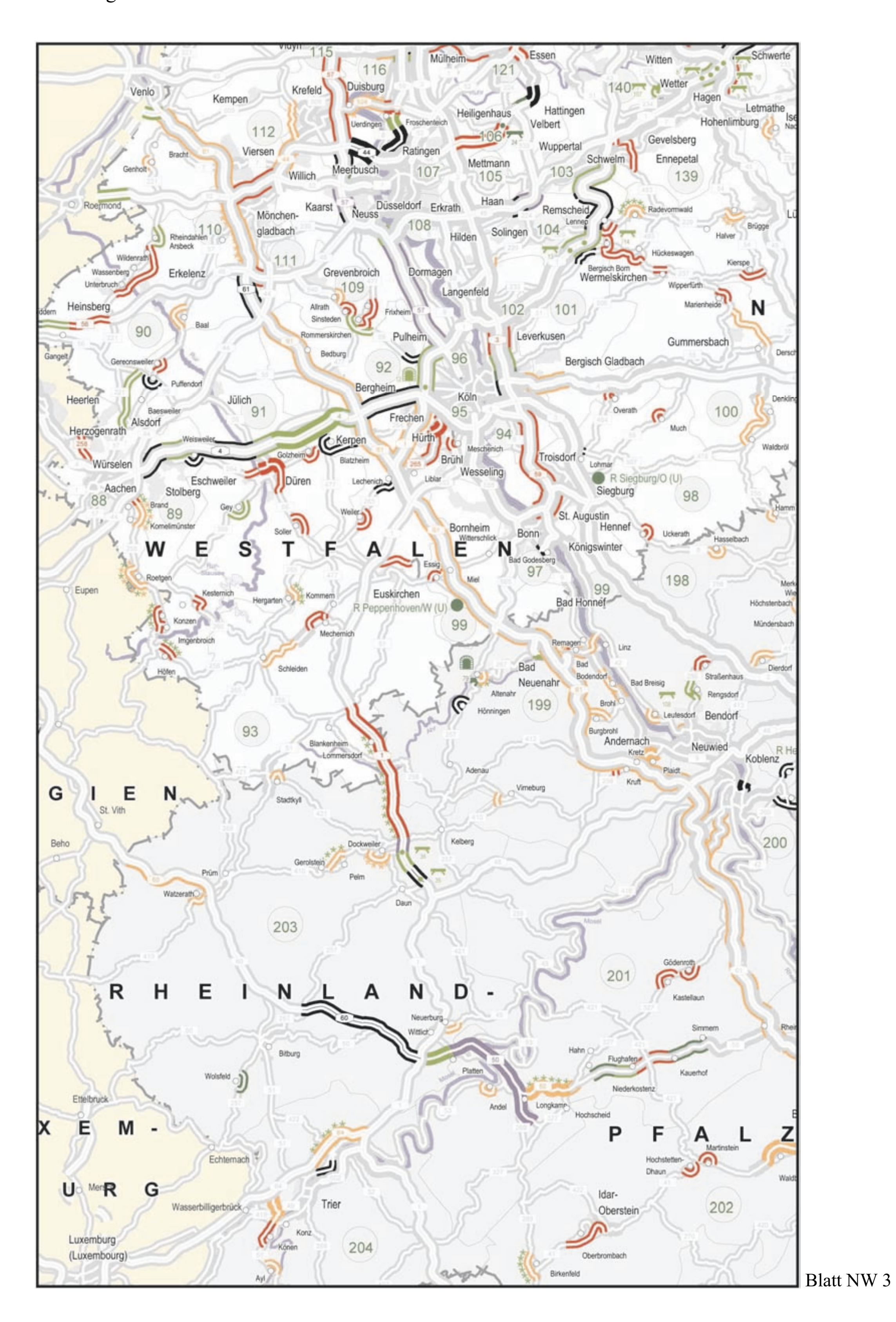
Blatt NW 1

noch Abbildung 20

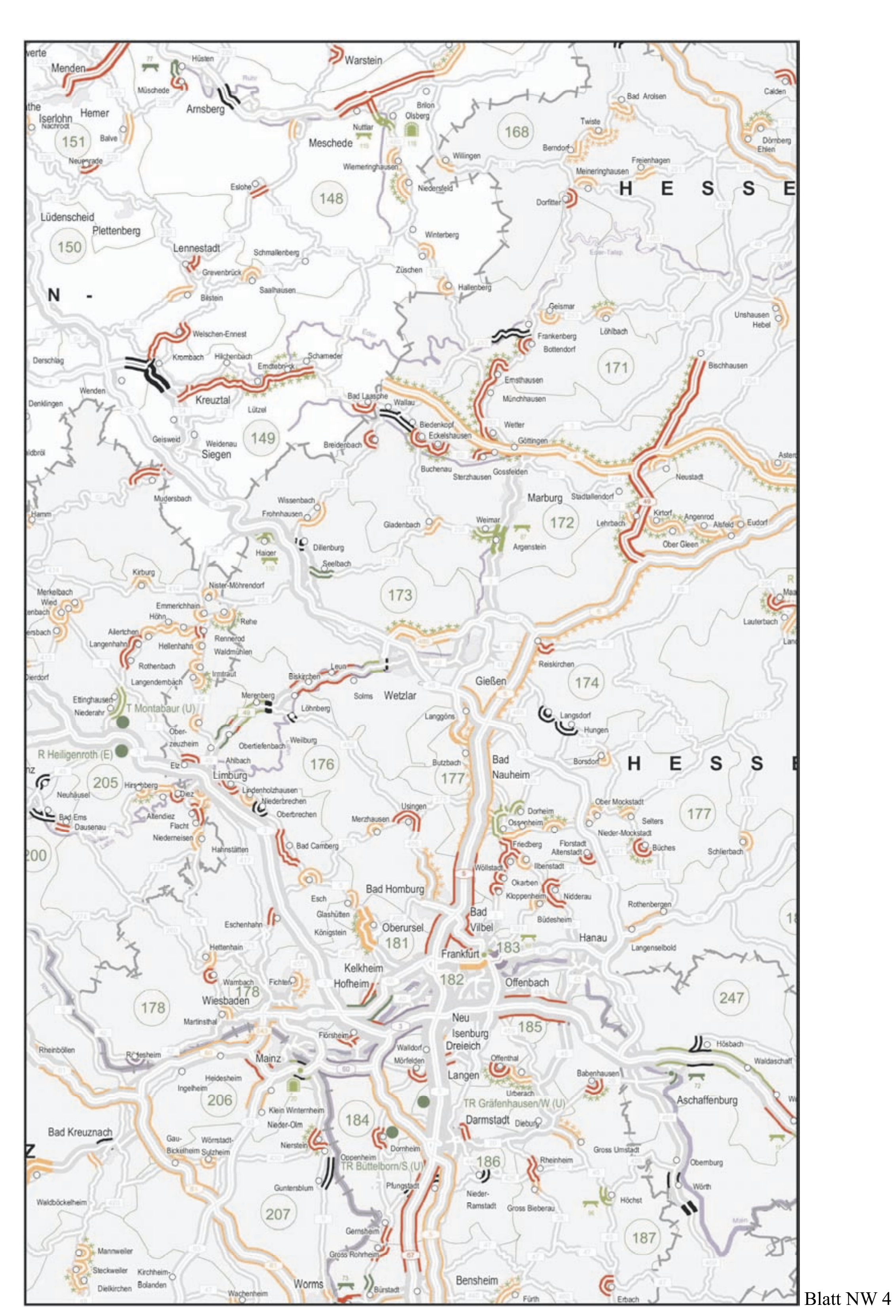


Blatt NW 2

noch Abbildung 20



noch Abbildung 20



Blatt NW 4

C.11.11 Rheinland-Pfalz

Im September 2008 erfolgte die Verkehrsfreigabe der in Rheinland-Pfalz herausragenden Maßnahme „Neue Rheinbrücke in Worms“ im Zuge der B 47 zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen. Im Anschluss wurde mit der Sanierung der parallelen historischen Nibelungenbrücke begonnen. Hierzu ist der den Rhein querende Verkehr vollständig auf die neue Brücke verlagert worden. Die Sanierungsarbeiten sollen gemeinsam mit dem laufenden höhenfreien Ausbau des Knotenpunktes am Wormser Brückenkopf B 9/B 47 fertig gestellt werden. Danach stehen den Verkehrsteilnehmern je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren über den Rhein zur Verfügung. Zusammen mit der Umgestaltung des Brückenvorlandes ist damit eine leistungsfähige und zukunftsgerichtete Verknüpfung zwischen den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen entstanden.

Das Gesamtprojekt umfasst ein Bauvolumen von rund 73 Mio. Euro, wovon etwa 16 Mio. Euro auf den Neubau der zweiten Rheinbrücke entfallen.

Tabelle 42

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Rheinland-Pfalz Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
Rengen (L 46)–Gerolstein (B 410n/L 67)	04KB	45,4	3,5			3,5
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE vierstreifig						3,5
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 60; St.Vith–Rüsselsheim						
AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim	46BB	130,4	4,9	2,3		2,6
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**2,6**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 10						
Fehrbach (K 1)–AS B 270	24KK	13,2	1,5			1,5
AS B 270–AS Haseneck	24KK	17,8	1,8			0,7
B 47						
2. Rheinbrücke Worms (Anteil RP) incl. Strecken	24KK	72,7	4,5			4,5

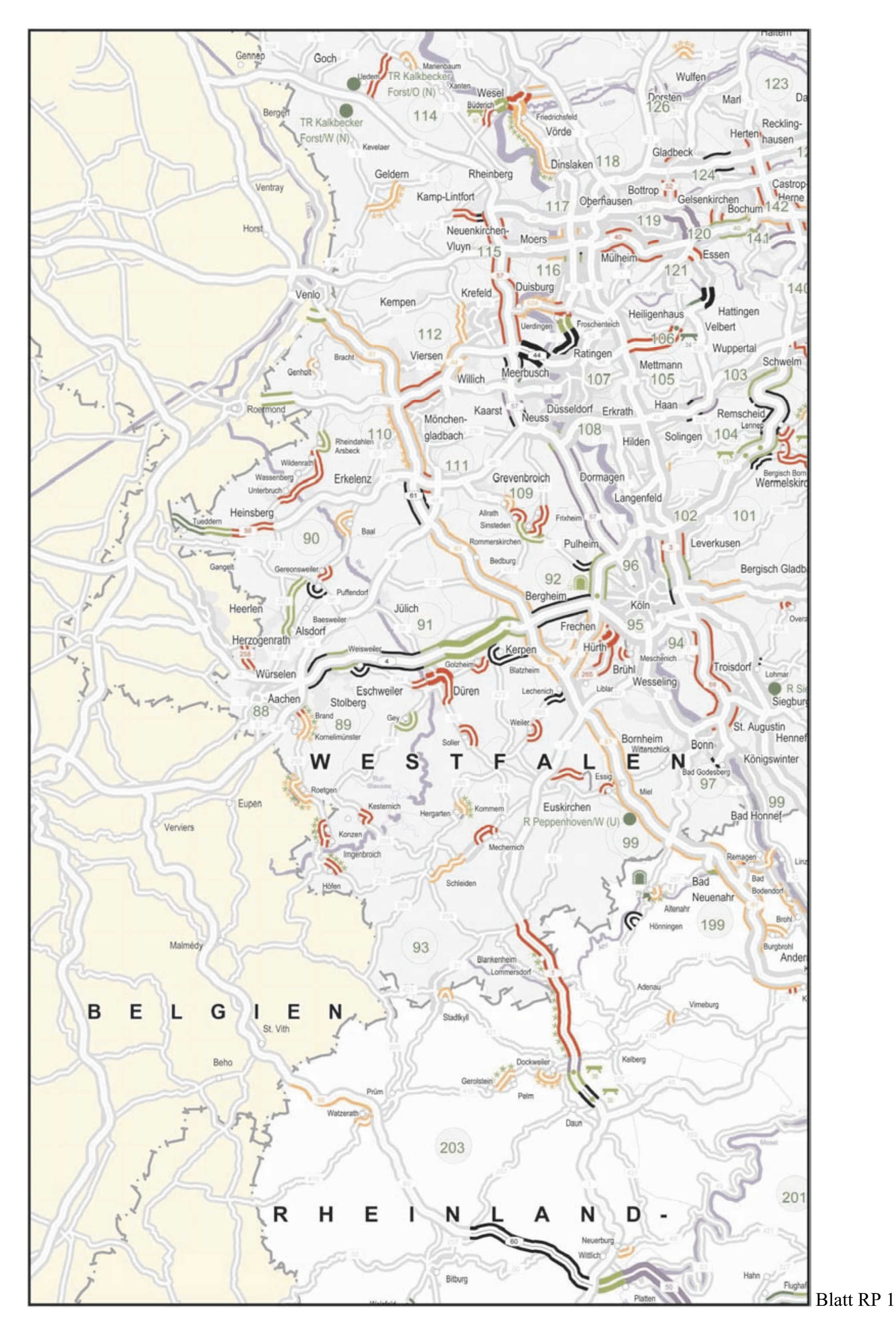
noch Tabelle 42

Rheinland-Pfalz Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 50						
A1/A60–B 50 alt (Platten)	04KK	52,1	5,3			5,3
Kauerhof–Simmern-O (K 55)	24KK	39,0	6,5			6,5
Flughafen Hahn–Nieder Kostenz	24KK	20,5	6,7	3,5	3,5	3,2
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben						
1 VKE vierstreifig					**3,5**	
im Bau						
6 VKE vierstreifig						**21,7**
Ortsumgehungen						
B 47						
OU Eisenberg	02KK	11,8	3,1	3,1	3,1	
B 255						
OU Niederahr-Ettinghausen-Hahner Kreuz	02KK	38,0	6,0			6,0
B 256						
OU Rengsdorf	02KK	44,4	4,2			4,2
B 257						
OU Wolsfeld	02KK	7,6	2,9	2,9	2,9	
OU Altenahr (Lingenbergtunnel); 2. BA	02KK	7,2	0,3	0,3	0,3	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
3 VKE zweistreifig		**26,6**		**6,3**	**6,3**	
im Bau						
2 VKE zweistreifig						**10,2**

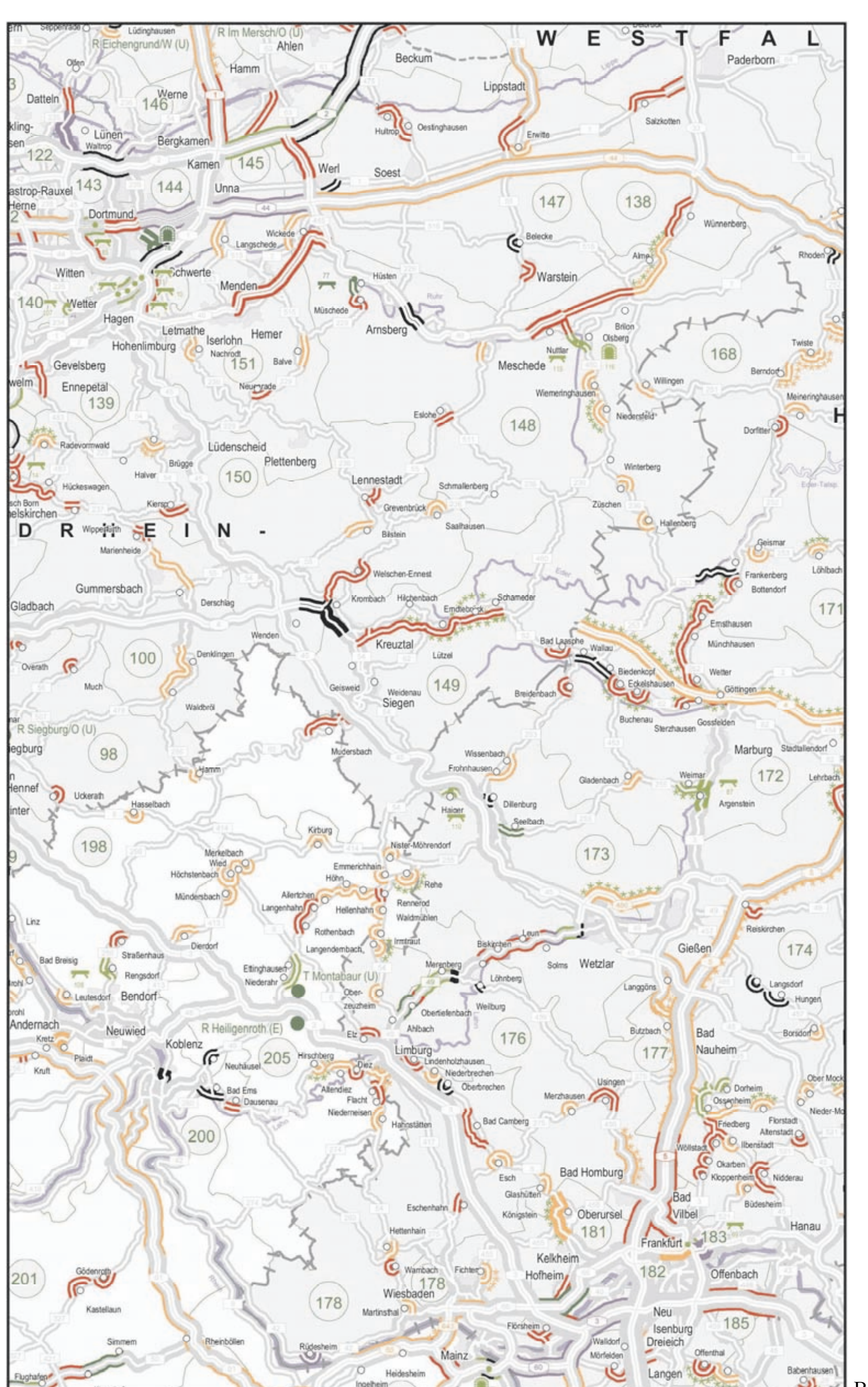
[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

Abbildung 21

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Rheinland-Pfalz und Saarland
Stand 31. Dezember 2008

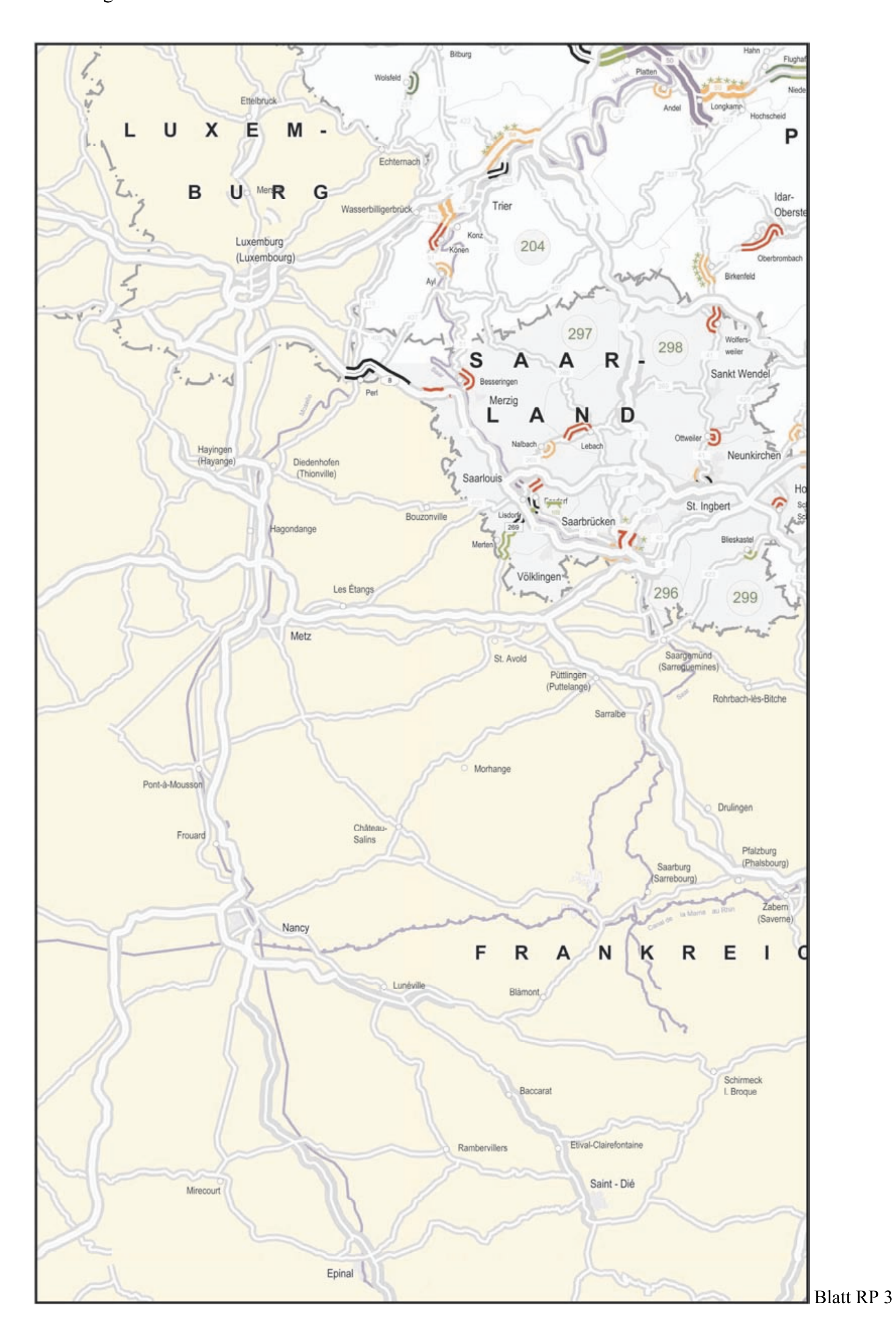


noch Abbildung 21



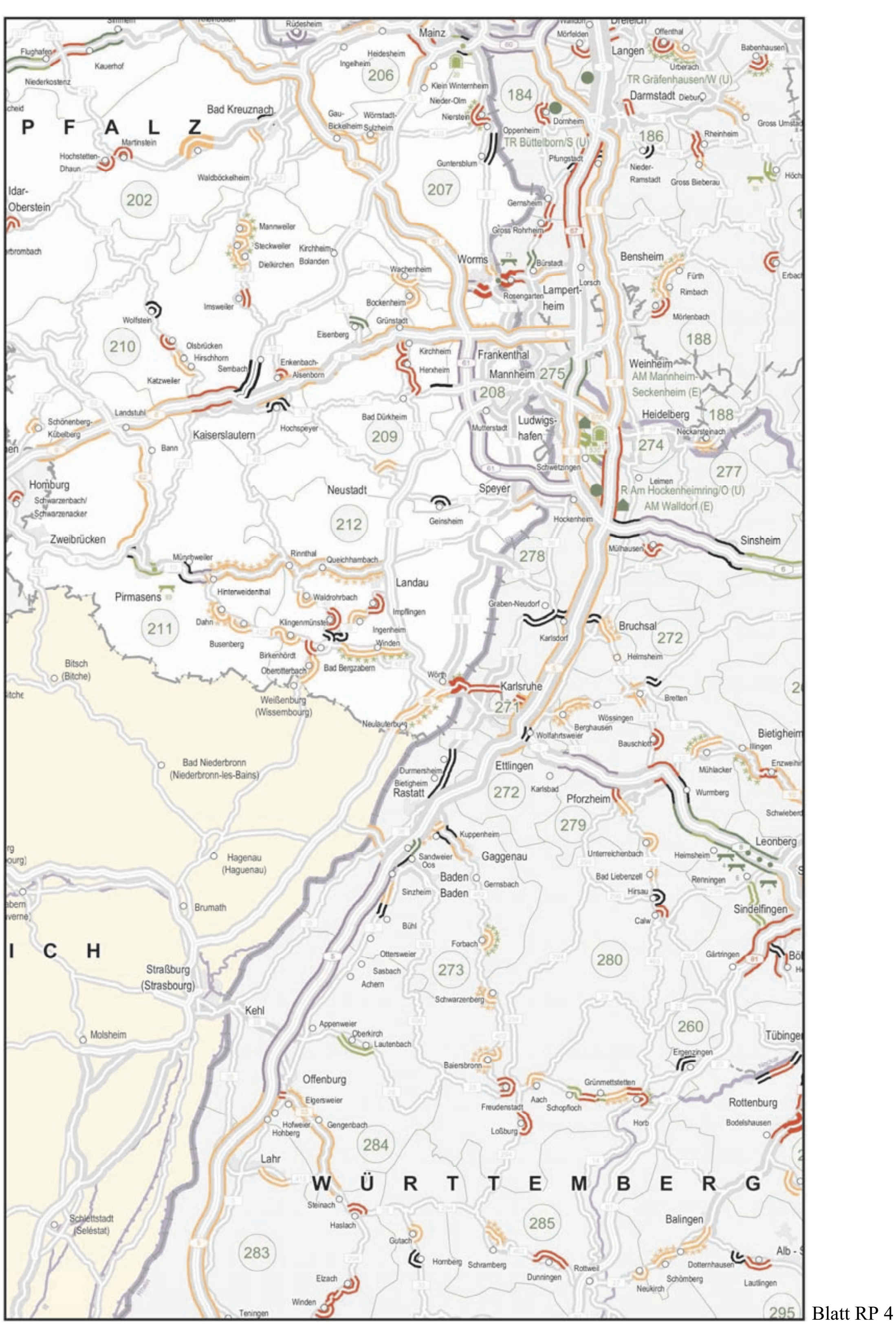
Blatt RP 2

n o c h Abbildung 21



Blatt RP 3

noch Abbildung 21



Blatt RP 4

C.11.12 Saarland

Um den steigenden Anforderungen des wachsenden grenzüberschreitenden Verkehrs gerecht zu werden, wird nach Fertigstellung der Bundesautobahn A 8 in Richtung Luxemburg nunmehr mit dem Neubau der B 269 ein weiteres vorrangiges straßenbaupolitisches Ziel im Saarland verwirklicht. Durch den Neubau der B 269 neu von Ensdorf (B 51) bis zur Bundesgrenze D/F und dem gleichzeitigen Neubau der RN 33 von der Bundesgrenze D/F bis St. Avold (Ortsumgehung Creutzwald) wird das deutsche und französische Autobahnnetz durch eine leistungsfähige Streckenführung verbunden.

Der Baubeginn der B 269 war im Februar 2003. Es werden für die rund 11 km lange Strecke insgesamt rund 94 Mio. Euro investiert. Inzwischen sind bereits Teilabschnitte der grenzüberschreitenden Bundesstraße für den Verkehr freigegeben worden. *Die durchgehende Inbetriebnahme der Gesamtstrecke ist im Herbst 2011 vorgesehen.*

Tabelle 43

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Saarland
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Saarland Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 269						
BGr F/D–AS Ensdorf (A 620)	02KK	51,1	9,0	3,5		5,5
Querspange Ensdorf (A 620–B 51alt)	02KK	30,0	1,8	1,8	1,8	
B 423						
Verlegung in Blieskastel	02KK	3,4	0,8			0,8
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**30,0**		**1,8**	**1,8**	
im Bau						
2 VKE zweistreifig						**6,3**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

Die Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2008“ im Kartenausschnitt des Landes Rheinland-Pfalz dargestellt.

C.11.13 Sachsen

Der Neubau der B 178 zwischen der BGr D/PL östlich von Zittau und der A 4 bei Weißenberg hat als eine für die Region am Dreiländereck unverzichtbare verkehrliche Infrastrukturmaßnahme eine hohe Priorität, da im östlichen Teil Sachsens momentan keine leistungsfähige Süd-Nord-Verbindung existiert.

Bislang wurden der Bauabschnitt zwischen der BGr D/PL und Zittau (ohne Grenzbrücke), die Nordumgehung Zittau, die Ortsumgehung Löbau und der Bauabschnitt zwischen nördlich Löbau und Nostitz fertig gestellt. Das Teilstück zwischen Obercunnersdorf und südlich Löbau befindet sich im Bau.

Die Gesamtinvestitionskosten für die 42 km lange B 178 belaufen sich auf rund 220 Mio. Euro.

Durch die europäische Bedeutung der B 178 als ländergreifende Verbindung wurde der Abschnitt Löbau–Nostitz während der Förderperiode 2000 bis 2006 mit EFRE-Mitteln gefördert. Die restlichen Abschnitte sind für eine EFRE-Förderung im Rahmen des Programms 2007 bis 2013 vorgesehen.

Tabelle 44

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Sachsen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 72; Bayrisches Vogtland–Leipzig						
AS Niederfrohna–AS Rathendorf (B 175); 2.BA	04KB	99,7	12,2			12,2
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE vierstreifig						**12,2**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 4; Aachen–Görlitz						
ö AS Glauchau-O (o)–AS Hohenstein/Ernstthal (m)	46KB	39,9	6,5	6,5	6,5 (2. Fb)	
AS Hohenstein/Ernstthal (o)–AS Limbach/Oberfrohna	46KB	67,8	11,2			11,2
A 14, Dresden–Schwerin						
AS Leipzig-O–Leipzig-Messegelände	46KB	74,6	7,4			7,4
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig, 2. Fahrbahn		**39,9**		**6,5**	**6,5**	
im Bau						
2 VKE sechsstreifig						**18,6**

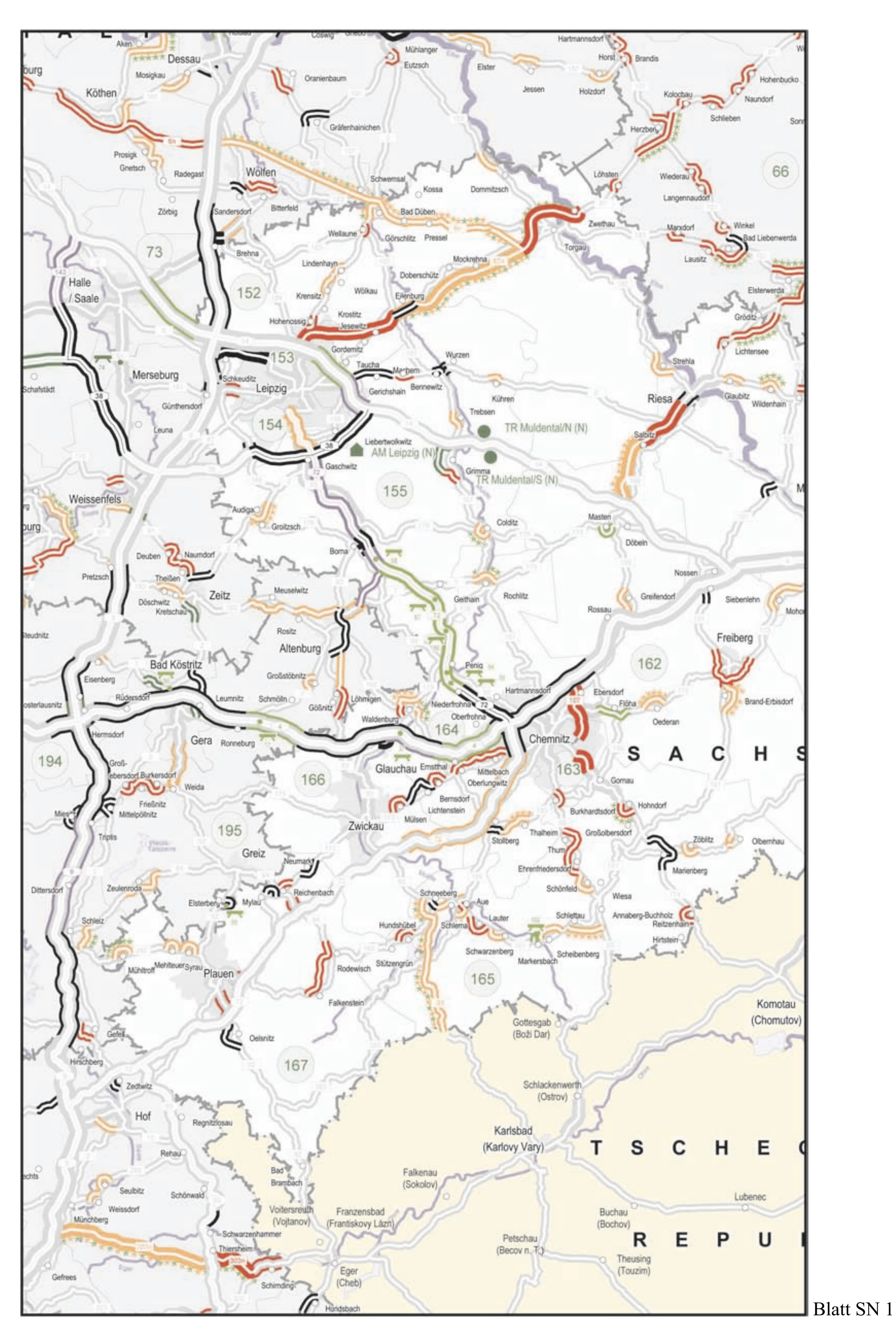
noch Tabelle 44

Sachsen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 178						
Obercunnersdorf–s Löbau, BA 3.1	02KK	29,9	5,9			5,9
n Löbau (B 6)–Nostiz; BA 1.2	02KK	39,4	6,3	6,3	6,3	
BGr D/PL–s Zittau (B 99); 5. BA	02KK	8,9	1,0			1,0
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**39,4**		**6,3**	**6,3**	
im Bau						
2 VKE zweistreifig						**6,9**
Ortsumgehungen						
B 98						
OU Bischofswerda, 1.BA, südwestlich	02KK	13,7	3,3			3,3
OU Bischofswerda, 2. BA, nordwestlich	02KK	6,0	3,3			3,3
B 101						
OU Markersbach	02KK	11,1	1,7			1,7
B **107**						
OU Grimma	02KK	17,3	10,4	5,3	5,3	
B **173**						
OU Kesselsdorf; (A 17–StGr Dresden); 1. BA	04KK	56,7	1,9	1,9	0,7	
OU Flöha	02KK	42,0	4,2			4,2
B **175**						
OU Döbeln/Masten	02KK	11,0	2,0			2,0
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**17,3**		**5,3**	**5,3**	
1 VKE vierstreifig		**56,7**		**1,9**	**0,7**	
im Bau						
6 VKE zweistreifig						**14,5**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

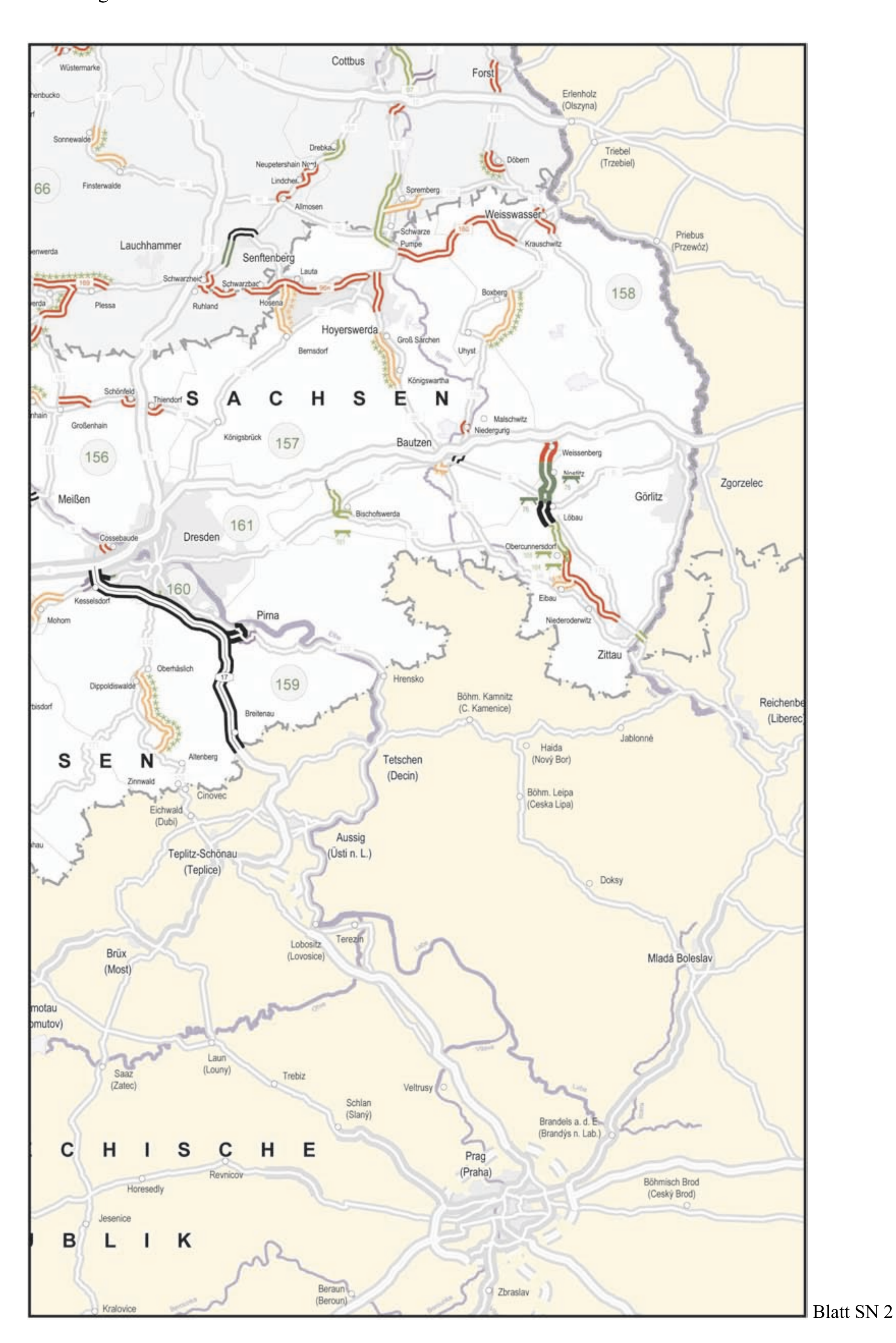
Abbildung 22

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Sachsen
Stand 31. Dezember 2008



Blatt SN 1

noch Abbildung 22



Blatt SN 2

C.11.14 Sachsen-Anhalt

Die A 38 in Sachsen-Anhalt ist Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE Nr. 13) A 38, Göttingen–Halle A 143, Westumfahrung Halle.

Ende 2008 wurde der letzte Abschnitt der A 38 in Sachsen-Anhalt zwischen der AS Eisleben und dem AD Halle-Süd für den Verkehr freigegeben. Mit der Fertigstellung dieses Abschnittes sind neben dem Landkreis Mansfeld-Südharz in Sachsen-Anhalt nun auch die nordthüringischen Landkreise Nordhausen und Kyffhäuserkreis optimal an den Verdichtungsraum Halle/Leipzig angeschlossen.

Insgesamt wurden in den 94 km langen Abschnitt der A 38 in Sachsen-Anhalt rund 610 Mio. Euro investiert.

Tabelle 45

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Sachsen-Anhalt Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 38; Friedland–Leipzig						
AS Eisleben (o)–AS Schafstädt (L 177) (o)	04KB	100,1	16,3	16,3	16,3	
AS Schafstädt (L 177) (m)–AD Halle-S (o)	04KB	30,4	5,9	5,9	5,9	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE vierstreifig		**130,5**		**22,2**	**22,2**	
BAB-Erweiterungsstrecken						
A 14; Nossen–Magdeburg						
LGr SN/ST–Halle	46KB	58,1	10,6			10,6
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**10,6**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 6n						
AS Güsten–AS Ilberstadt (BA 13.2)	04KB	47,2	5,7			5,7
B 184						
Dessau–Roßlau	24KB	27,1	2,1			2,1

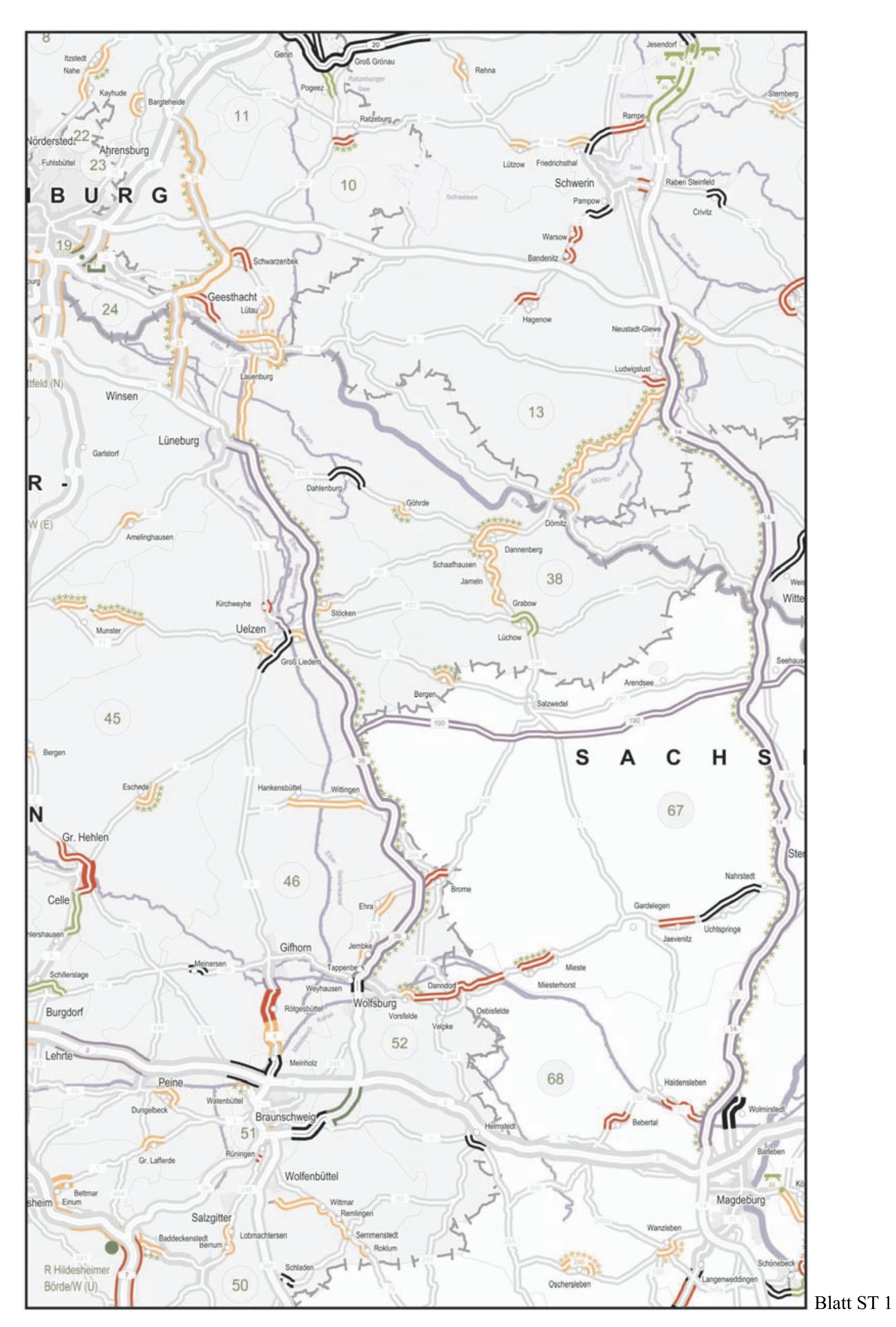
noch Tabelle 45

Sachsen-Anhalt **Straße, Verkehrsweg** **Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)**	**Bautyp gemäß gelten-dem BPL**	**Kosten[1]**	**Länge**	**für den Verkehr freigegeben**		**im Bau bis Ende 2008**
				von Baube-ginn bis Ende 2008	**davon in 2008**	
		(Mio. €)	**(km)**			
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Insgesamt						
im Bau						
2 VKE vierstreifig						**7,8**
Ortsumgehungen						
B 2						
/B 91 OU Zeitz–Theißen (L 193–B 2)	02KK	13,2	4,2			4,2
B 81						
OU Kroppenstedt	02KK	8,6	4,0	4,0	4,0	
B 86						
OU Riestedt (TA Nordost)	02KK	9,9	2,7			2,7
B 180						
OU Aschersleben (NW-Umgehung B 6n–B 185); 1. BA	02KK	11,7	2,5	2,5	2,5	
OU Hettstedt; 3. BA, Klostermansfeld	02KK	23,0	3,8			3,8
B 184						
OU Gommern/Dannigkow	02KK	18,1	6,4	6,4	6,4	
B 246						
OU Schönebeck; 2. BA	02KK	12,9	5,5			5,5
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
3 VKE zweistreifig		**38,4**		**12,9**	**12,9**	
im Bau						
4 VKE zweistreifig						**16,2**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

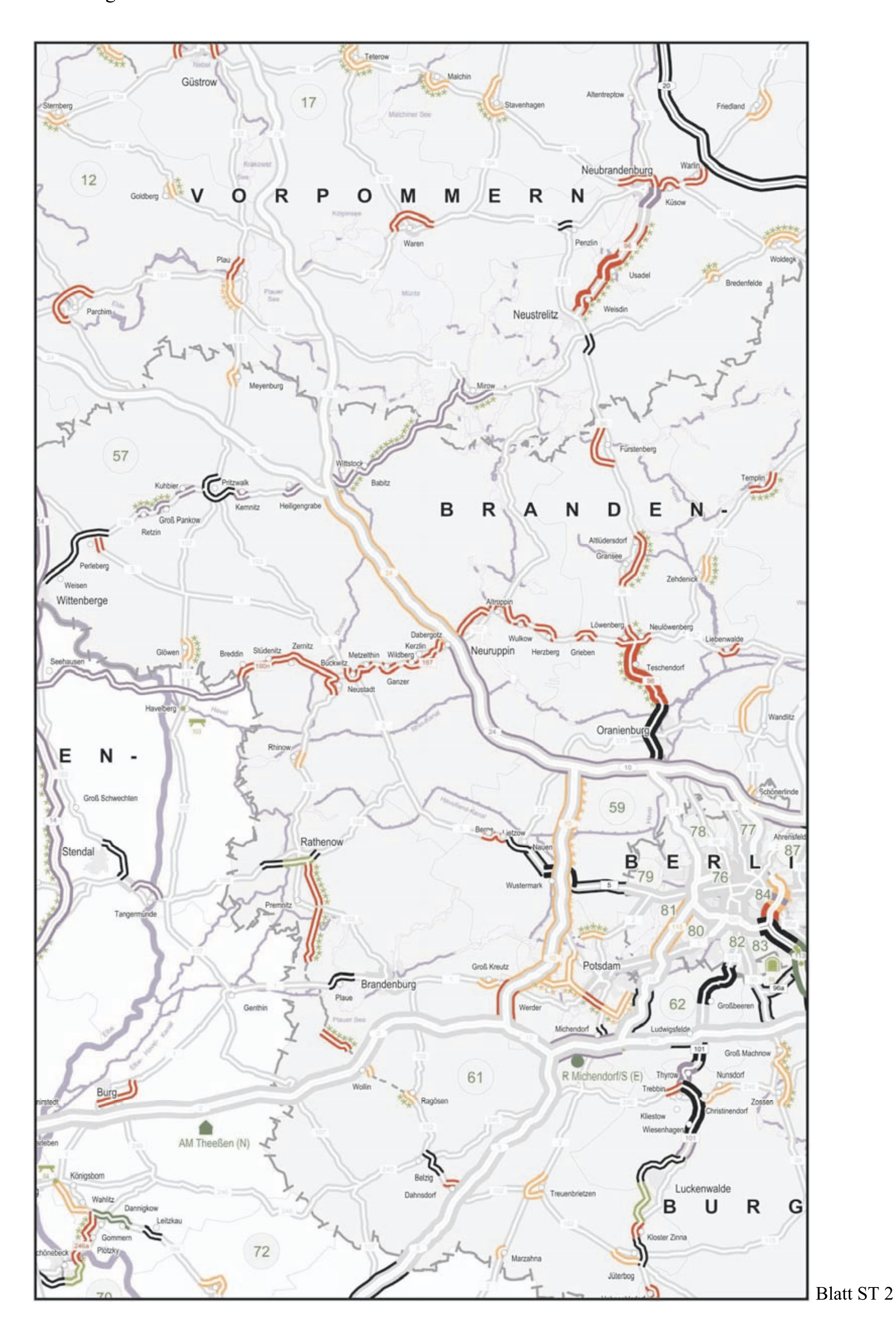
Abbildung 23

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Sachsen-Anhalt
Stand 31. Dezember 2008



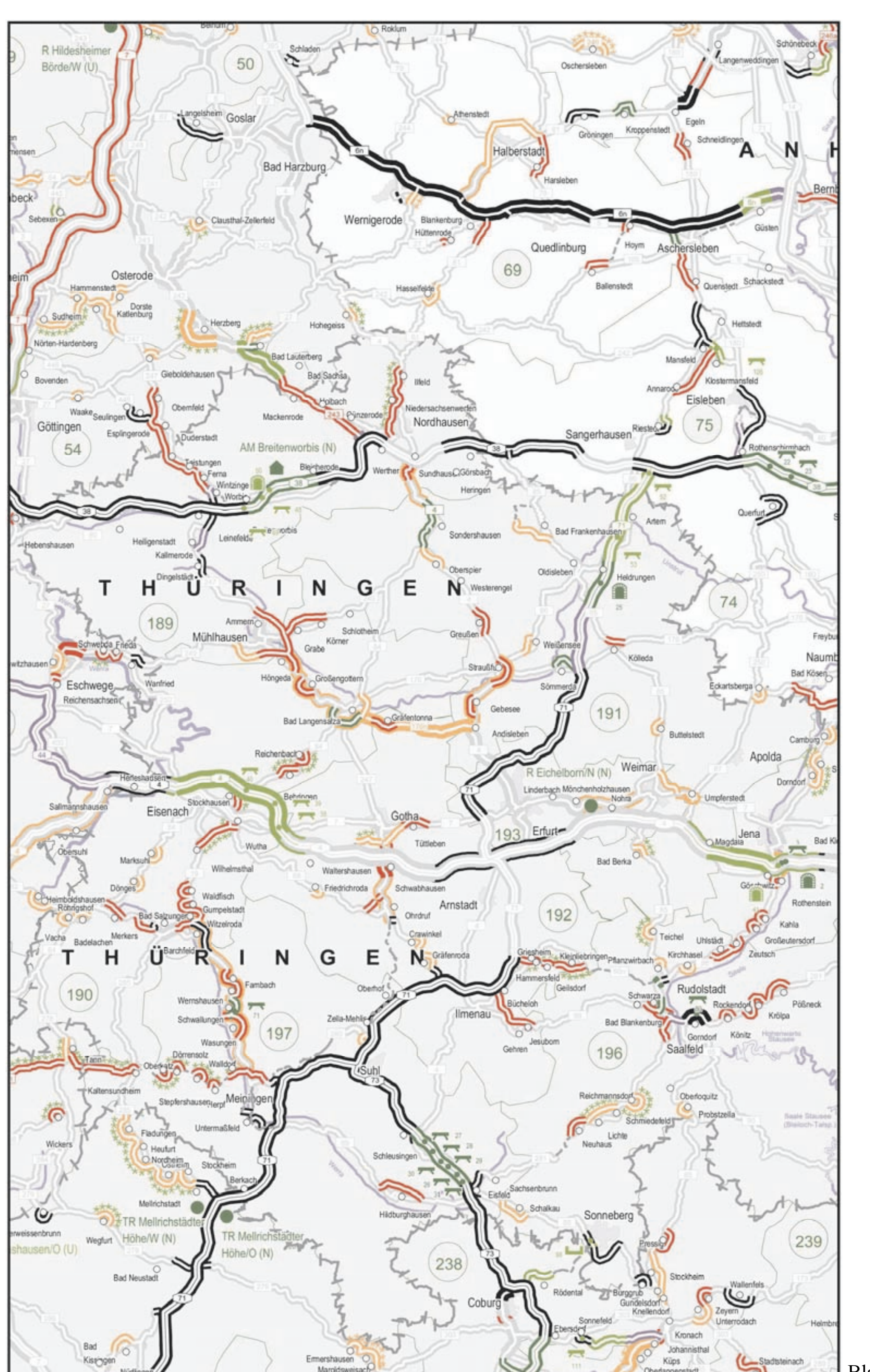
Blatt ST 1

noch Abbildung 23



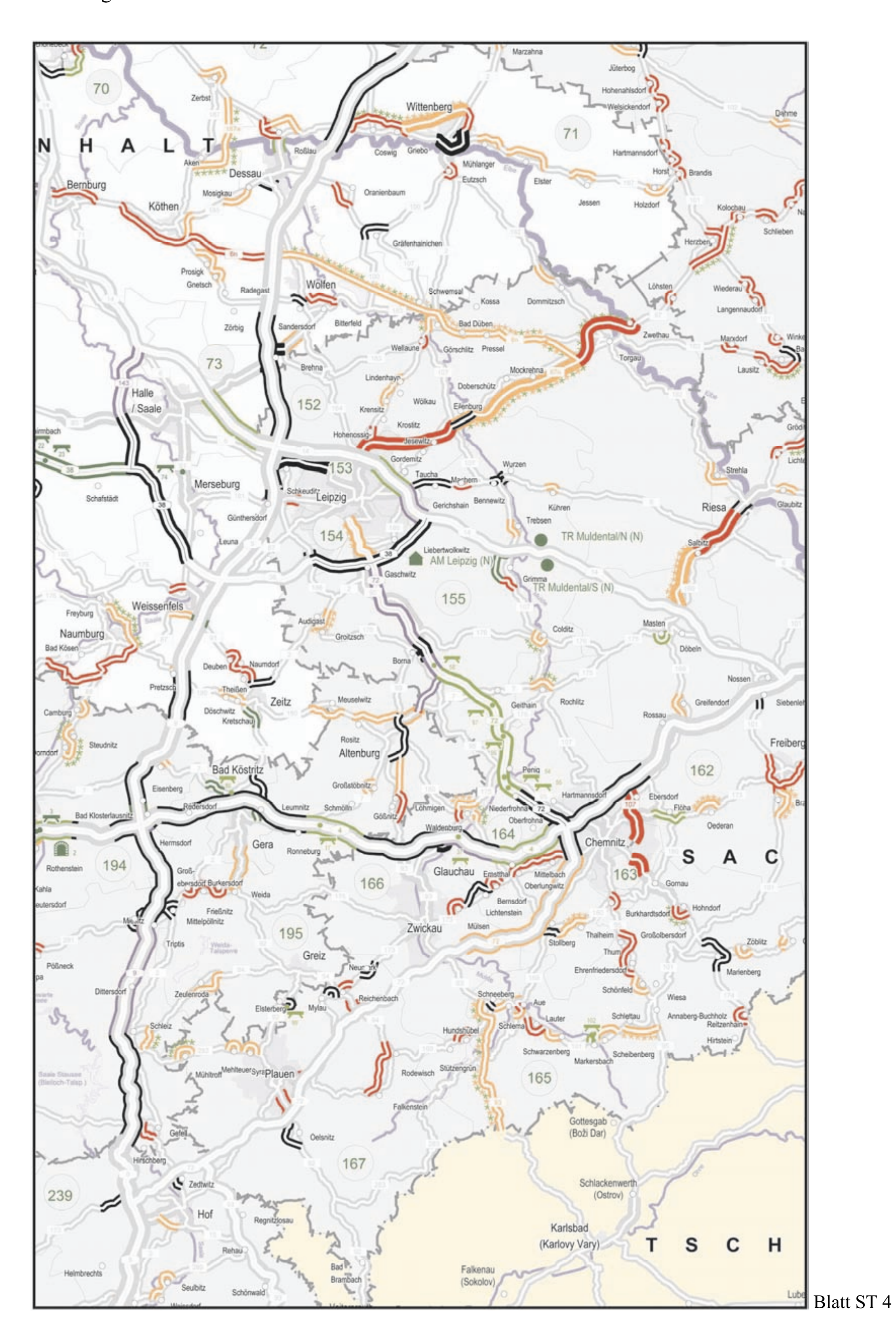
Blatt ST 2

noch Abbildung 23



Blatt ST 3

noch Abbildung 23



Blatt ST 4

C.11.15 Schleswig-Holstein

Der Ersatzneubau der Störbrücke bei Itzehoe im Zuge der A 23 war die im Berichtsjahr herausragende im Bau befindliche Maßnahme in Schleswig-Holstein.

Zwischen den Anschlussstellen Itzehoe-Süd und Itzehoe-Nord besteht derzeit noch ein dreistreifiger und als Bundesstraße B 5/B 204 klassifizierter Streckenabschnitt, der zu einem 2-bahnigen, vierstreifigen Bundesautobahnquerschnitt ausgebaut wird. Die zentralen Bauwerke im Verlauf dieses ca. 7 km langen Ausbauabschnittes sind die Neubauten der Störbrücke bei Itzehoe, deren Kosten sich einschließlich der zugehörigen Straßenbauarbeiten auf 87 Mio. Euro belaufen.

Die Fertigstellung des ersten Bauwerks ist für das Frühjahr 2010 vorgesehen. Danach wird die vorhandene alte Hochbrücke durch eine zweite neue Störbrücke ersetzt. Parallel erfolgt der Erd- und Deckenbau für die 2. Fahrbahn der Anschlussstrecken für den endgültigen Lückenschluss zwischen Itzehoe-Süd und Itzehoe-Nord.

Tabelle 46

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Schleswig-Holstein Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
AS Oldenburg-N–AS Heiligenhafen-M	24KB	42,3	8,0	8,0	5,0	
AS Heiligenhafen-M–AS Heiligenhafen-O	24KB	17,5	3,3			3,3
A 20; Bremen–Prenzlau						
Weede–Geschendorf	04KB	43,5	6,3			6,3
Geschendorf–Lübeck (A 1)	04KB	102,7	15,7			15,7
A 21; Hamburg–Kiel						
AS Wahlstedt (B 205)–AS Bornhöved	24KB	26,0	8,6	8,6	5,6	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE vierstreifig		**85,8**		**16,6**	**10,6**	
im Bau						
3 VKE vierstreifig						**25,3**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 207						
Lübeck–Pogeez (A 20–Lübeck); 2. BA	02KK	17,9	5,0			5,0

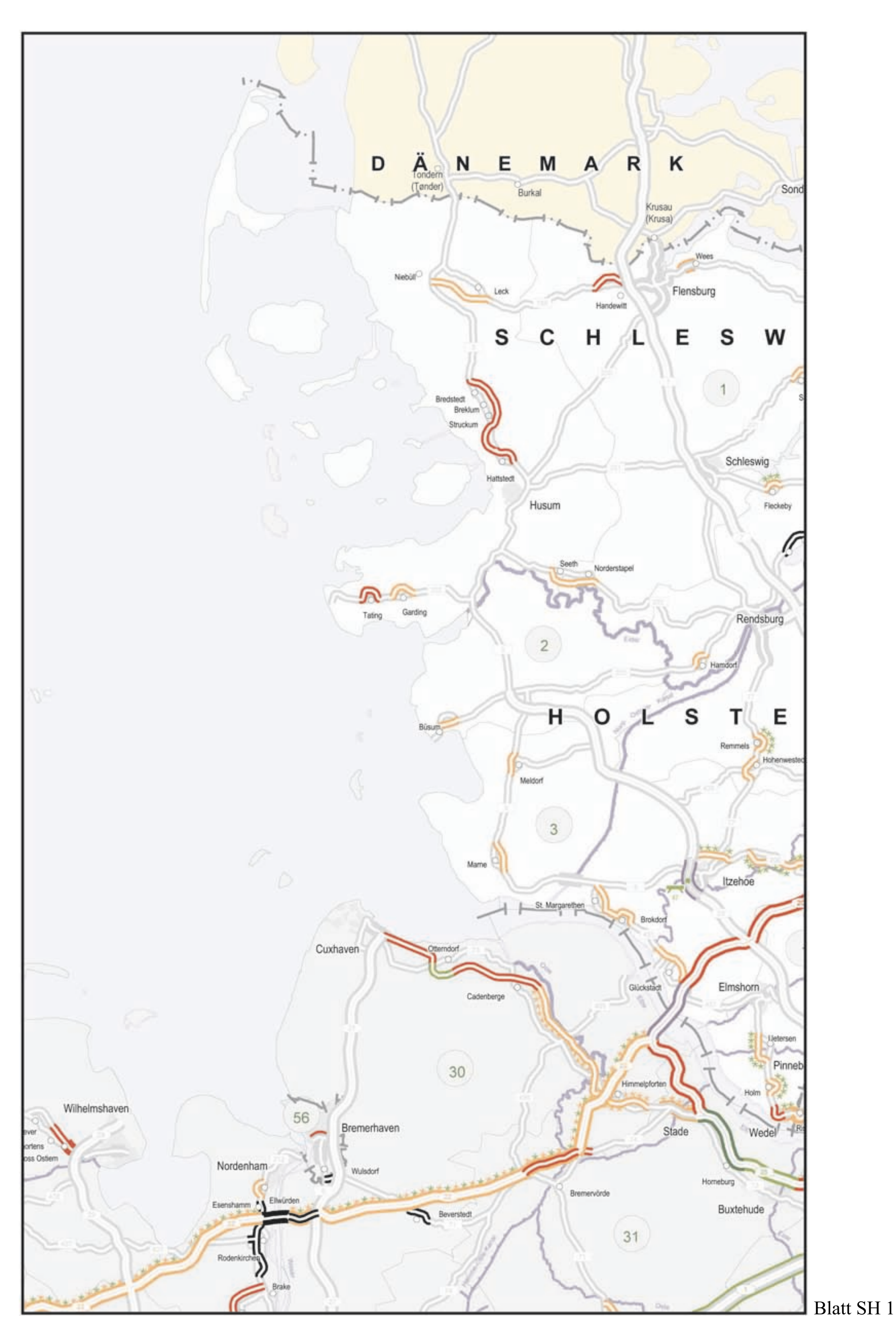
noch Tabelle 46

Schleswig-Holstein Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE zweistreifig						**5,0**
Ortsumgehungen						
B 104						
OU Schlutup; 2. BA	02KK	8,0	2,0			2,0
Insgesamt						
im Bau						
1 VKE zweistreifig						**2,0**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.

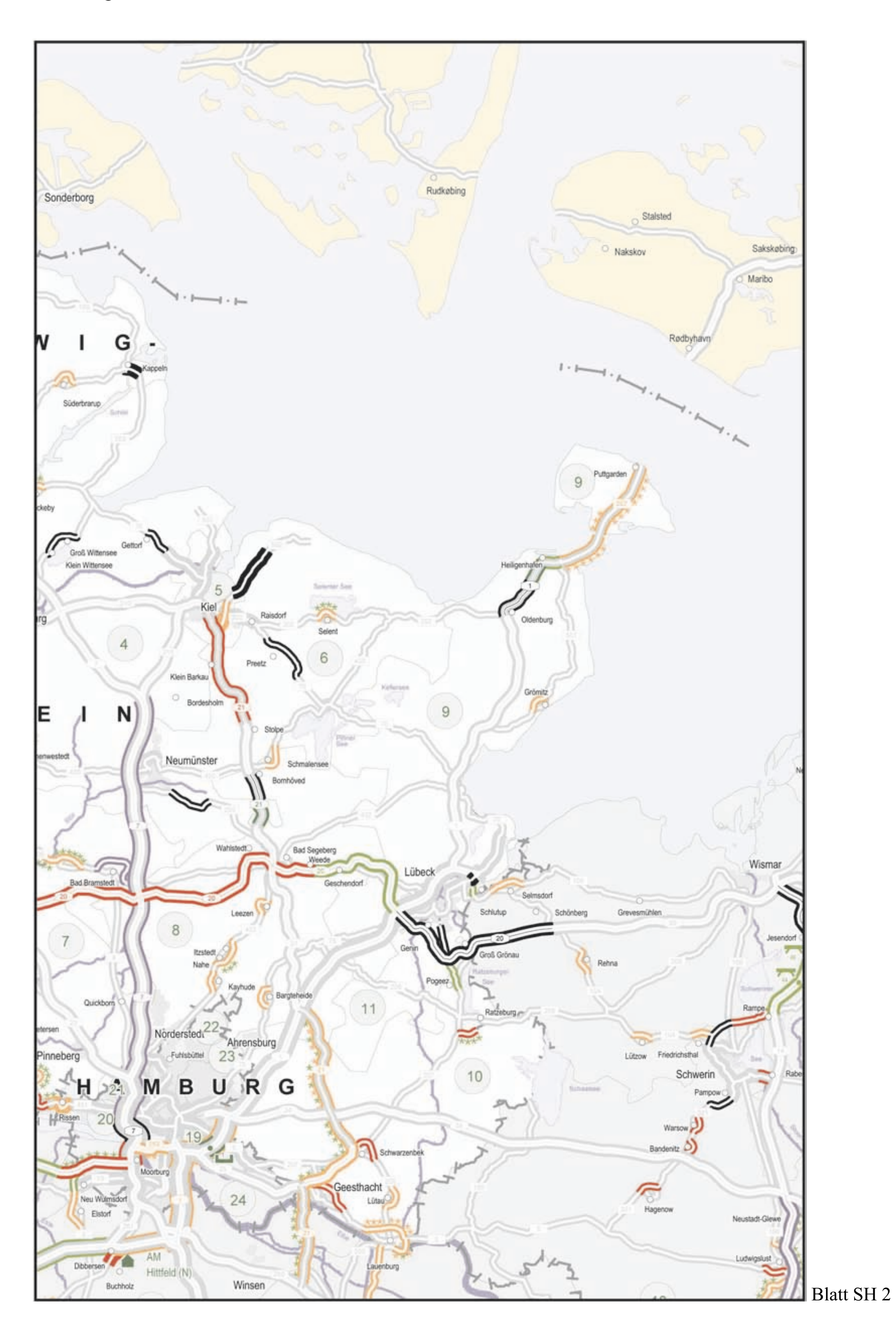
Abbildung 24

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Schleswig-Holstein
Stand 31. Dezember 2008



Blatt SH 1

noch Abbildung 24



Blatt SH 2

C.11.16 Thüringen

Der Abschnitt zwischen der B 85 bei Etzleben und der AS Heldrungen ist Bestandteil der 70 km langen A 71 zwischen Erfurt-Bindersleben und der Landesgrenze Thüringen/Sachsen-Anhalt mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 610 Mio. Euro. Hierin ist ein nicht unerheblicher Betrag enthalten, der durch die Europäische Union aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) 2000 bis 2006 finanziert wurde.

Dieses Autobahnneubauvorhaben stellt die nördliche Verlängerung der VDE-Nr. 16, der BAB A 71 Schweinfurt–Erfurt bzw. der A 73 Lichtenfels–Suhl dar. Es verbindet die A 4 bei Erfurt mit der A 38 bei Sangerhausen und wird die thüringische Hauptstadt an die Südharzregion und die Wirtschaftsregionen Sachsen-Anhalts anschließen sowie über die A 71/A 73 an die fränkischen Oberzentren Würzburg und Bamberg anbinden.

Der Abschnitt zwischen Etzleben und der AS Heldrungen wurde Ende 2008 für den Verkehr freigegeben. Mit der Fertigstellung dieses 8 km langen Bauabschnittes, in den rund 130 Mio. Euro investiert wurden, konnten Heldrungen, Gorsleben und Etzleben spürbar vom Verkehr entlastet werden. Kernstück dieses Streckenabschnittes ist der rund 1 700 m lange Schmücketunnel. Die Kosten für den Bau und die betriebstechnische Ausstattung des Tunnels betragen allein rund 85 Mio. Euro.

Tabelle 47

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Thüringen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Thüringen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baubeginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 38; Friedland–Leipzig						
AS Breitenworbis (o)–AS Bleicherode (o)	04KB	147,8	11,9			11,9
A 71; Schweinfurt–Sangershasen						
AS B 85–AS Heldrungen	04KB	133,8	6,8	6,8	6,8	
AS Artern–LGr TH/ST	04KB	51,0	4,3			
A 73; Nürnberg–Suhl						
AS Eisfeld-N (o)–AS Schleusingen (o)	04KB	129,3	11,7	11,7	11,7	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE vierstreifig		**263,1**		**18,5**	**18,5**	
im Bau						
2 VKE vierstreifig						**16,2**

noch Tabelle 47

Thüringen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
A 4; Aachen–Görlitz						
ö Magdala–w AS Jena-Göschwitz	46KB	294,1	11,8			11,8
w AS Jena/Göschwitz–w AK Hermsdorf (A 9)	46KB	255,1	19,2	12,5		6,7
ÖPP[2]-Projekt: LGr HE/TH–AS Gotha	46BB	542,0[3)]	44,4[4)]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
ö Werrabrücke–Eisenach-O (B 84)	46KB	—	12,5			12,5
Eisenach-O (B 84)–w Waltershausen	46KB	—	12,0			12,0
A 9; München–Berlin						
n AK Hermsdorf (A 4)–AS Klosterlausnitz	46KB	43,6	3,5	3,5	3,5	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**43,6**		**3,5**	**3,5**	
im Bau						
5 VKE sechsstreifig						**51,9**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 85						
Graba/Schwarza/Rudolstadt; 1.–3. BA (Südknoten–Ankerwerk)	02KK	25,2	4,5	4,5	4,5	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**25,2**		**4,5**	**4,5**	
Ortsumgehungen						
B 4						
OU Sondershausen	02KK	38,7	8,1	8,1	8,1	
B 89						
OU Sonneberg	02KK	18,1	9,5	8,6	1,8	0,9

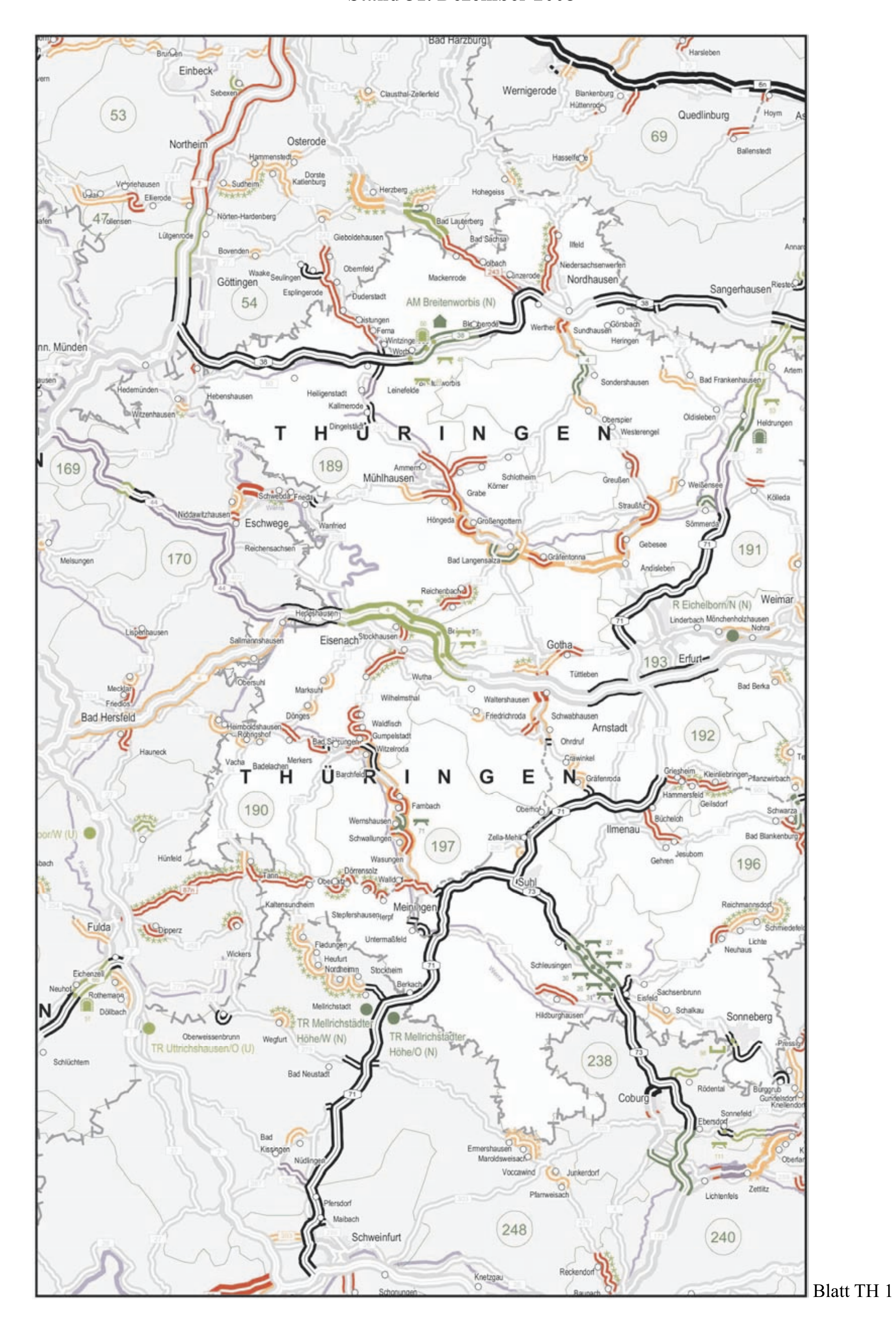
noch Tabelle 47

Thüringen Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPL	Kosten[1]	Länge	für den Verkehr freigegeben		im Bau bis Ende 2008
				von Baube-ginn bis Ende 2008	davon in 2008	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 176						
OU Sömmerda	02KK	14,9	4,8	4,8	4,8	
B 247						
/B 84 OU Bad Langensalza; 1.+2. BA	02KK	41,5	8,2	8,2	8,2	
Insgesamt						
für den Verkehr freigegeben						
4 VKE zweistreifig					**18,1**	
davon vollständig fertig gestellt						
3 VKE zweistreifig		**80,2**		**16,3**		
im Bau						
1 VKE zweistreifig						**0,9**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2009.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

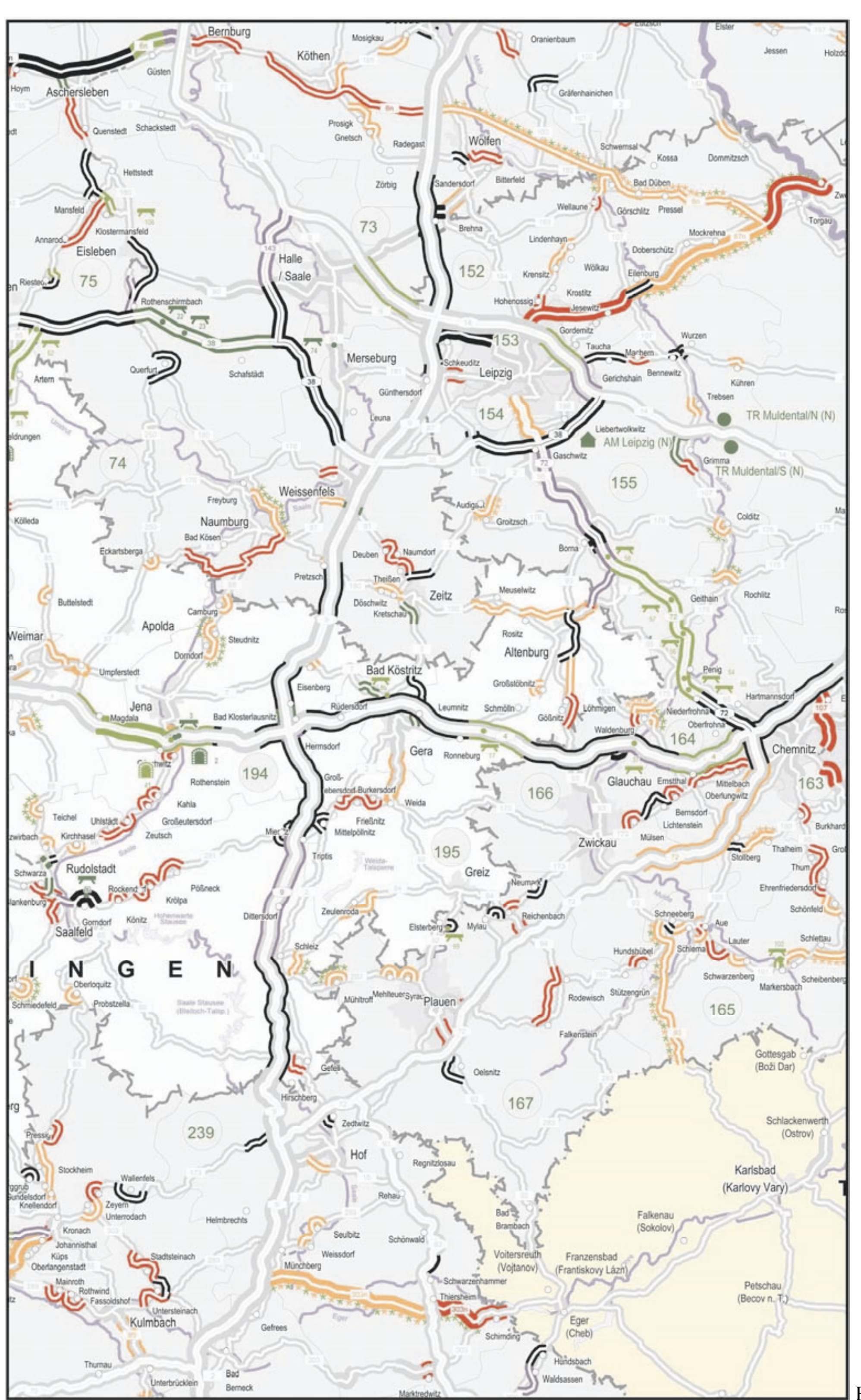
Abbildung 25

Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008“ Thüringen
Stand 31. Dezember 2008



Blatt TH 1

noch Abbildung 25



Blatt TH 2

D Bundeswasserstraßen

D.1 Allgemeines

D.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Nach Artikel 89 des Grundgesetzes ist der Bund Eigentümer der früheren Reichswasserstraßen, die er durch eigene Behörden (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) verwaltet. Die Tätigkeit der Verwaltung richtet sich im einzelnen nach dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Binnenschifffahrtsaufgabengesetz sowie dem Seeschifffahrtsaufgabengesetz. Grundlage für die fiskalische Verwaltung ist das Bundeswasserstraßenvermögensgesetz.

D.1.2 Netz der Bundeswasserstraßen

Die Wasserstraßen sind neben den Straßen, den Schienen und den Rohrleitungen Teil des bodengebundenen Verkehrswegenetzes der Bundesrepublik Deutschland. Obgleich sehr viel weitmaschiger als Schiene und Straße, ist das Wasserstraßennetz dennoch ein zusammenhängendes Netz, das die großen Seehäfen einerseits mit der Hohen See, andererseits mit dem Hinterland sowie die bedeutendsten Industriezentren miteinander verbindet. Neben den Seehäfen dienen die Binnenhäfen dem Umschlag von Gütern. Die Mehrzahl der Großstädte der Bundesrepublik besitzt einen direkten Wasserstraßenanschluss.

Das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland umfasst circa 7 300 km Binnenwasserstraßen, von denen circa 75 Prozent der Strecke auf Flüsse und 25 Prozent auf Kanäle entfallen. Zu den Bundeswasserstraßen zählen auch circa 18 000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. Zu den Anlagen an den Bundeswasserstraßen gehören u. a. 400 Schleusen und 320 Wehre, 2 Schiffshebewerke, zwei Talsperren und etwa 1 600 Brücken.

Zum Hauptnetz mit circa 5 100 Kilometern (Wasserstraßenklasse IV und höher) zählen die Magistralen Rhein (mit den Nebenflüssen Neckar, Main, Mosel und Saar), Donau, Weser und Elbe sowie die verbindenden Kanalsysteme bis zur Oder und zur Donau. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des „nassen“ Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und sind dementsprechend leistungsfähig zu erhalten und zu gestalten. Vorhandene Engpässe sind im Netz zu beseitigen, um dessen wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Über die 757 km langen Seeschifffahrtsstraßen sind Nord- und Ostsee erreichbar. Über die Donau, den Main-Donau-Kanal, den Main und den Rhein sind die Anrainerstaaten zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee erreichbar. Die West-Ost-Magistrale bildet das Kanalnetz zwischen Rhein und Oder. Es gibt mehr als 100 moderne öffentliche See- und Binnenhäfen. 54 von 80 Großstadtregionen in Deutschland haben einen Wasserstraßenanschluss.

Die Bundeswasserstraßen haben neben der verkehrswirtschaftlichen Nutzung beachtenswerte Funktionen zur Wasserversorgung, Erhaltung der Vorflut für den Abfluss der Niederschläge und für Entwässerungszwecke, Abwendung von Hochwasser- und Eisgefährdung sowie zur preiswerten und sauberen Energiegewinnung in staugeregelten Abschnitten.

Die Flüsse sind die naturgegebenen Hauptadern für den Wasserabfluss. Aus Flüssen und Schifffahrtskanälen werden ständig große Wassermengen, vor allem für industrielle Zwecke entnommen. Aber auch die Landwirtschaft und die Trinkwassergewinnung stützen sich in beachtlichem Umfang auf das Wasserangebot der Bundeswasserstraßen.

Zur umweltfreundlichsten Form der Energiegewinnung zählt die Wasserkraftnutzung. Sie ist jedoch nur wirtschaftlich vertretbar, wenn ausreichende Fallhöhen und entsprechende Abflüsse zur Verfügung stehen. Laufwasser-Kraftwerke sind vielfach im Zusammenhang mit einer Stauregelung für den Schiffsverkehr errichtet worden. Zu den staugeregelten Bundeswasserstraßen mit Wasserkraftnutzung zählen Weser, Oberrhein, Neckar, Main, Mosel, Saar und Donau mit einer installierten Leistung von zur Zeit ca. 750 MW. Damit wird mit Wasserkraft etwa genauso viel Energie produziert, wie alle Transporte auf dem Wasser verbrauchen – einzigartig für einen Verkehrsträger.

Schließlich dienen die Bundeswasserstraßen in steigendem Maße der Erholung der Bevölkerung an und auf dem Wasser. Hier sind neben dem Wassersport mit Segel- und Motorbooten, dem Kanusport, dem Rudern, Surfen und Wasserskilaufen auch das Angeln, Wandern und Radwandern zu nennen. Die auf eine dreiviertel Million geschätzte Zahl von Sport- und Freizeitbooten spricht für sich. An besonders attraktiven Wasserstraßen hat sich ein intensiver Fremdenverkehr für Kurz- und Langzeiturlauber entwickelt. Die Fahrgastschifffahrt hat hieran einen großen Anteil. Die Zahl von mehr als 800 Fahrgastschiffen mit rund 200 000 Plätzen belegt den hohen Stellenwert dieses Schifffahrtszweiges und des dazugehörigen Fremdenverkehrs.

D.1.3 Verkehrsträger Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist für den nationalen und internationalen Güterverkehr ein volkswirtschaftlich unentbehrlicher Verkehrsträger. Die besonderen Eigenschaften wie

- hohe Verkehrssicherheit,
- geringer Energieverbrauch und hohe Umweltfreundlichkeit,
- weitgehende Nutzung natürlicher Verkehrswege,
- günstiges Verhältnis von Nutzlast zu Totlast,
- geringer Personalbedarf,
- großräumiges Transportvolumen,
- vorhandene Kapazitätsreserven des Systems Binnenschifffahrt/Wasserstraßen

machen die Binnenschifffahrt aus ökologischen, ökonomischen und Sicherheitsgesichtspunkten zu einem bevorzugten Beförderungsmittel insbesondere für Massengüter, übermäßig schwere und sperrige sowie gefährliche Güter.

Darüber hinaus gewinnen Container- und Ro-Ro-Verkehre zunehmend an Bedeutung. Mit Binnenschiffen können in der Bundesrepublik Deutschland die meisten Groß- und Hafenstädte und eine Vielzahl von Werken der Schwerindustrie sowie in den Nachbarstaaten wichtige Industrieregionen, Seehäfen und Großstädte angefahren werden.

D.1.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Verwaltung der Bundeswasserstraßen nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) gliedert sich in Mittelinstanz und Unterinstanz. Die Mittelinstanz besteht aus den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSDn) Nord (Kiel), Nordwest (Aurich), Mitte (Hannover), West (Münster), Südwest (Mainz), Süd (Würzburg) und der WSD Ost mit dem Sitz in Magdeburg. Den sieben WSDn sind als Unterinstanz insgesamt 39 Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) und sechs Wasserstraßenneubauämter nachgeordnet. Zu den WSÄ gehören regional 143 Außenbezirke mit Betriebsstellen, wie z. B. Schleusen, Hebewerke sowie Bauhöfe. Weiterhin gehören folgende Oberbehörden/Anstalten zur WSV:

- Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe,
- Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz,
- Bundesanstalt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg.

Die WSV erfüllt die ihr übertragenen Aufgaben teils mit eigenem Personal und im Regiebetrieb, teils mit Unternehmerhilfe. Größere Neu- und Ausbaumaßnahmen werden ausschließlich von Unternehmen durchgeführt, wobei jedoch Bauplanung und Bauüberwachung durch WSV-Personal erfolgen. Die Unterhaltungsaufgaben werden je nach wirtschaftlichen Gegebenheiten von Unternehmen oder im Regiebetrieb erledigt. Für den Betrieb der Anlagen steht ausschließlich WSV-Personal zur Verfügung.

D.1.5 Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße

Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschifffahrt und Wasserstraße. Neben der umweltfreundlichen Transportfunktion haben die Bundeswasserstraßen – was für einen Verkehrsweg außergewöhnlich ist – noch weitere Funktionen. Sie dienen der Trink- und Brauchwasserversorgung, Bewässerung, Kraftwerksnutzung, Abwasserentsorgung, Hochwasserabfuhr, aber auch der Fischerei. Neben der ökologischen Biotopfunktion besitzen die Bundeswasserstraßen einen hohen Erholungs- und Freizeitwert für den Menschen. Mit einem zusammenhängenden Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen, den vielen reizvollen Binnenseen und den Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee ist Deutschland ein hochinteressantes Wassersportrevier mitten in Europa.

D.1.5 Umwelt

Das Netz der Wasserstraßen verknüpft verschiedene Landschaftsräume und Biotope miteinander. Sie bilden wichtige Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt, darunter auch für seltene und unter Schutz stehende Arten.

Bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen muss der Bund den Belangen des Naturhaushaltes Rechnung tragen, das Landschaftsbild berücksichtigen und die natürlichen Lebensgrundlagen bewahren.

D.1.6 Forschung

Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt ist das zentrale Thema des Forschungsprogramms „KLIWAS“. Vernetzt mit zahlreichen anderen wissenschaftlichen Einrichtungen, kooperieren in dem Forschungsprogramm KLIWAS mehrere Behörden der BMVBS-Ressortforschung:

- Deutscher Wetterdienst (DWD), Offenbach,
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg,
- Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz,
- Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe.

Die BfG koordiniert das auf fünf Jahre angelegte Forschungsprogramm.

D.2 Finanzierung der Bundeswasserstraßen

D.2.1 Bundeswasserstraßenhaushalt

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen im Jahr 2008 umfassten die Bereiche

- Investitionen,
- Betrieb und Unterhaltung,
- Verwaltung

mit einem Gesamtvolumen von 1 761,946 Mio. Euro.

Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, usw.) in die Bundeswasserstraßen betrugen 811,804 Mio. Euro. Die Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur beliefen sich auf 546,148 Mio. Euro.

Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehören

- die Fortsetzung der begonnenen Aus- und Neubauvorhaben,
- Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den 430 Mio. Euro umfassenden Investitionen des Konjunkturpakets I in die Bundeswasserstraßen sind

– mit 210 Mio. Euro die Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen,

– mit 170 Mio. Euro die Netzoptimierung und das Schleusenprogramm,

– mit 50 Mio. Euro die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen.

Die insgesamt 350 Mio. Euro umfassenden Investitionsschwerpunkte des Konjunkturpakets II bei den Bundeswasserstraßen sind:

– *die Beschleunigung laufender Maßnahmen (Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Seehäfen),*

– *Netzoptimierung und Substanzerhaltung des Bundeswasserstraßennetzes,*

– *die Erhaltung und den Ausbau von Schleusen,*

– *die vorgezogene Realisierung neuer Maßnahmen,*

– *die Modernisierung der betrieblichen Infrastruktur der WSV.*

D.2.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung – Teil Wasserstraße

OP Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 2000 bis 2006

Im OP Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 2000 bis 2006 wurden zwischen dem 1. Januar 2000 und dem 31. Dezember 2008 für Projekte des Schwerpunkts Bundeswasserstraßen ca. 16 Mio. Euro, davon mehr als 10 Mio. Euro aus dem EFRE umgesetzt:

– Elbe-Havel-Kanal 14,1 Mio. Euro,
davon EFRE 8,8 Mio. Euro,

– Pumpwerk Niegripp 2,3 Mio. Euro,
davon EFRE 1,7 Mio. Euro.

Ergänzend zu den genannten Projekten wurden die dem Schwerpunkt „Verkehrstelematik und intermodaler Verkehr“ zugeordneten Wasserstraßenprojekte

– Implementierung ausgewählter Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Bundeswasserstraßen der neuen Bundesländer 0,5 Mio. Euro,
davon EFRE 0,4 Mio. Euro,

– Einbau eines Lichtwellen(LWL)-Kabels von Berlin nach Eisenhüttenstadt als Infrastrukturmaßnahme 2,0 Mio. Euro,
davon EFRE 1,2 Mio. Euro

umgesetzt.

OP Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013

Für Bundeswasserstraßen stehen in diesem Programm 140 Mio. Euro, davon 91 Mio. Euro aus dem EFRE zur Verfügung. Die 21 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet mit dem Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow auch ein Wasserstraßenprojekt, für welches die Erarbeitung der Großprojektantrags an die EU-Kommission in 2008 ausgelöst wurde.

Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Wasserstraße

Im Rahmen des MAP wurden für die Periode 2007 bis 2013 zwei Projekte bewilligt:

– Neubau der Eisenbahnbrücke im Zuge des Donauausbaus bei Deggendorf 7,01 Mio. Euro,

– Variantenuntersuchung zum Donauausbau Straubing–Vilshofen 16,5 Mio. Euro.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Jahresprogramms 2007 der Bau einer 2. Schleusenkammer in Fankel (Mosel) 4,91 Mio. Euro bewilligt.

D.3 Bundeswasserstraßenprojekte

Tabelle 48

Bundeswasserstraßenprojekte

		Ausgaben (Mio. €)	
		gesamt	2008
Seeschifffahrtsstraßen			
1.1	Neubau und Grundinstandsetzung der Großen (Neuen) Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel	273	0
1.2	Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	130	1
2	Unter- und Außenelbe	248	2
3.1	Unterweser	18	0
3.2	Außenweser	28	1
Binnenschifffahrtsstraßen			
4	Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	165	0,2
5.1	Mittellandkanal	2.054	33
5.2	Elbe-Seitenkanal	184	3
6	Mittelweser	103	5
7	Westdeutsches Kanalnetz	2.086	64
8	Rhein	1.092	25
9	Mosel	501	28
10	Neckar	750	25
11	Main-Donau-Wasserstraße	1.809	84
12	Mittel- und Oberelbe	60	5
13	Spree-Oder-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17)	2.291	75
14	Havel-Oder-Wasserstraße	593	22

Karten Bundeswasserstraßen: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg

Kartenlegende Bundeswasserstraßen:

Kartenlegende Bundeswasserstraßen:

Hoheitsgrenze
Staatsgrenze
Landesgrenze
Seewasserstraßen des Bundes
Binnenwasserstraßen des Bundes
WaStr-Klasse 0 - III
WaStr-Klasse IV - VI

Abbildung 26

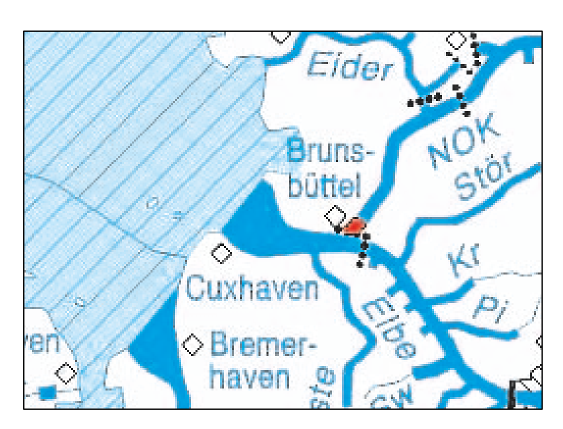
Karte der Bundeswasserstraßen



D.3.1 Seeschifffahrtsstraßen

D.3.1.1 Neubau und Grundinstandsetzung der Großen (Neuen) Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel





Verkehrsfunktion:

- insbesondere für die Deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,
- der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),
- mit rund 43 000 Schiffspassagen im Jahr 2008 ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt.

Ausbauziel/Projektstand:

- die dringend instandsetzungsbedürftige große (neue) Schleuse in Brunsbüttel wird mit der Erweiterung um eine Kammer und der anschließenden Grundinstandsetzung der Schleusenanlage zukunftsfähig gemacht.

Termine/Planungsstand:

- Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn vsl. 2010,
- Inbetriebnahme vsl. ab 2014.

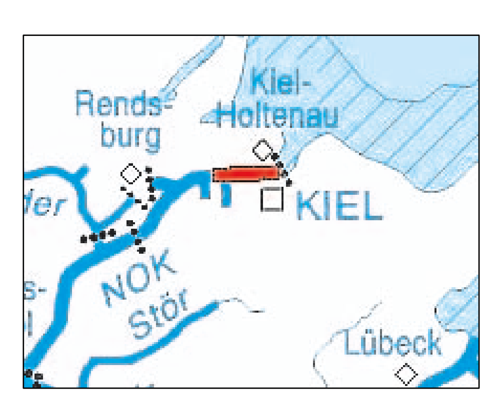
Laufende Aktivitäten 2008:

- Planungsauftrag, Voruntersuchungen.

Gesamtausgaben:	273 Mio. Euro, davon
– 2008:	0 Mio. Euro,
– nach 2008:	273 Mio. Euro.

D.3.1.2 Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals





Verkehrsfunktion:

– insbesondere für die deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,
– der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),
– mit rund 43 000 Schiffspassagen im Jahr 2008 ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt.

Ausbauziel/Projektstand:

– Befahrbarkeit des Kanals mit Schiffen bis L = 280 m, B = 32,5 m, T = 9,5 m,
– Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten im Ausbaubereich und damit Reduzierung der Passagezeit im Kanal.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn vsl. 2010,
– Inbetriebnahme vsl. ab 2014.

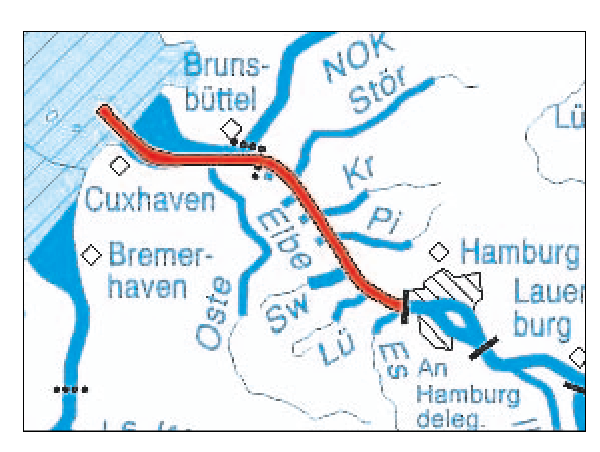
Laufende Aktivitäten 2008:

– Erstellung Planfeststellungsunterlagen.

Gesamtausgaben:	130 Mio. Euro, davon
– 2008:	1 Mio. Euro,
– nach 2008:	128 Mio. Euro.

D.3.1.3 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe





Verkehrsfunktion:

– Seewärtige Zufahrt zum Hafen Hamburg.

Ausbauziel/Projektstand:

– tideunabhängiger Anlauf des Hamburger Hafens von Containerschiffen mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 m,
– tideabhängiges Verlassen des Hamburger Hafens für Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 m; Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten.

Termine/Planungsstand:

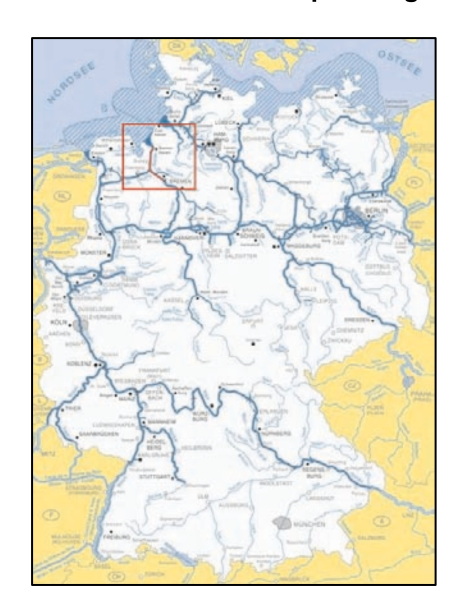
– Planfeststellungsbeschluss vsl. 2010,
– Verkehrsfreigabe vsl. 2012.

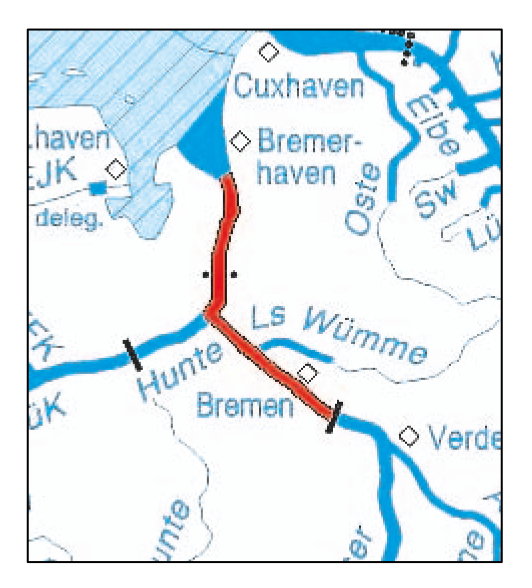
Laufende Aktivitäten 2008:

– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben:	248 Mio. Euro, davon
– 2008:	2 Mio. Euro,
– nach 2008:	246 Mio. Euro.

D.3.1.4 Fahrrinnenanpassung Unterweser





Verkehrsfunktion:

– Leistungsfähiger Anschluss der niedersächsischen und bremischen Seehäfen an der Unterweser an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr von Massengutschiffen (Getreide, Futtermittel, Stahl, Erz) mit max. tideabhängigem Abladetiefgang von
  – 12,80 m bis Brake,
  – 11,10 m bis Bremen.

Termine/Planungsstand:

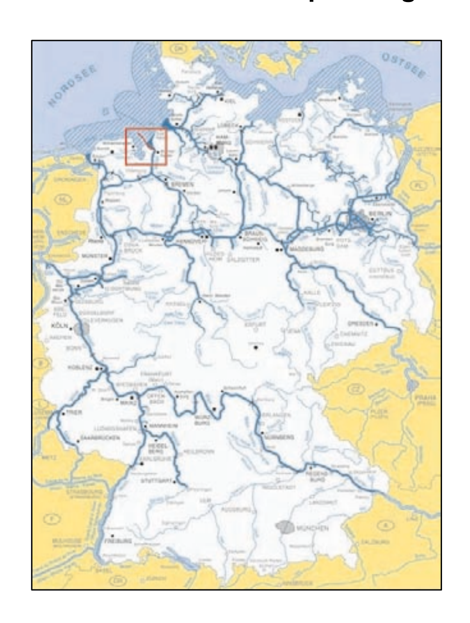
– Planfeststellungsbeschluss vsl. 2010,
– Baubeginn vsl. 2010,
– Verkehrsfreigabe vsl. 2010.

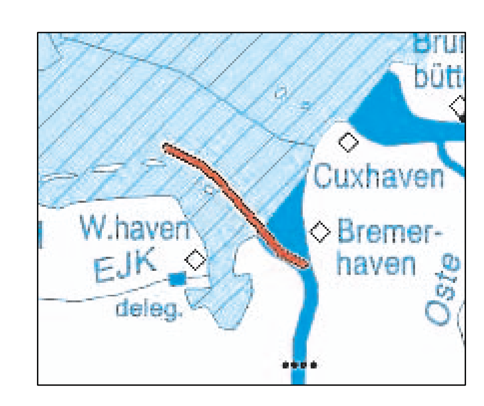
Laufende Aktivitäten 2008:

– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben:	18 Mio. Euro, davon
– 2008:	0 Mio. Euro,
– nach 2008:	18 Mio. Euro.

D.3.1.5 Fahrrinnenanpassung Außenweser





Verkehrsfunktion:

– Leistungsfähiger Anschluss des Containerterminals in Bremerhaven an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr von Post-Panmax-Containerschiffen (347 m Länge, 42,80 m Breite, 14,50 m Konstruktionstiefgang) mit einem tideunabhängigen Abladetiefgang von max. 13,80 m bei MTnw.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss vsl. 2010,

– Baubeginn vsl. 2010,

– Verkehrsfreigabe vsl. 2010.

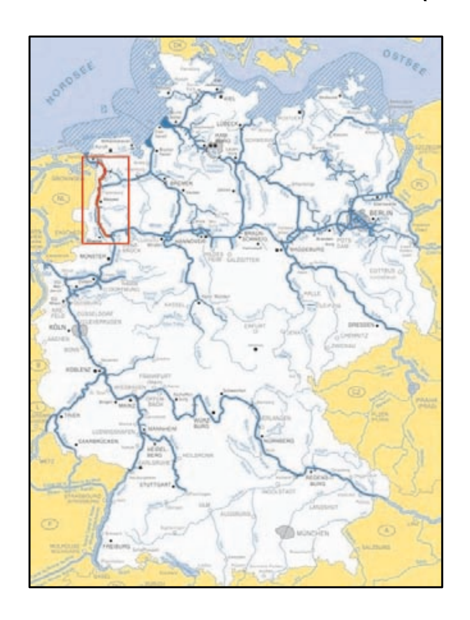
Laufende Aktivitäten 2008:

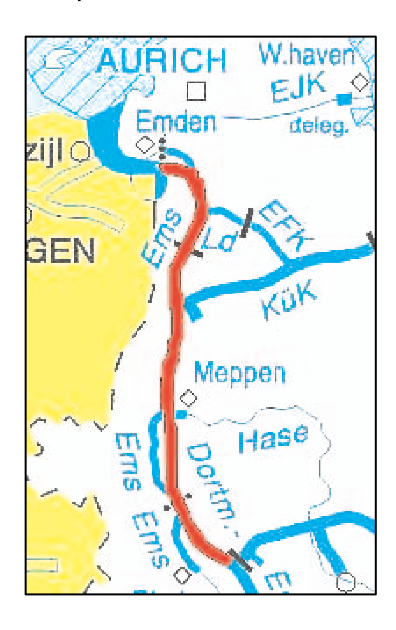
– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben:	28 Mio. Euro, davon
– 2008:	1 Mio. Euro,
– nach 2008:	26 Mio. Euro.

D.3.2 Binnenschifffahrtsstraßen

D.3.2.1 Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)





Verkehrsfunktion:

– Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) verbindet den Seehafen Emden mit dem Mittellandkanal und im weiteren Verlauf über die Westdeutschen Kanäle auch mit dem Ruhrgebiet und dem Rhein. Große regionale Bedeutung hat zudem die Verbindung zum Küstenkanal (KüK) erhalten.

Ausbauziel/Projektstand:

– Geplanter Verkehr mit Güterschiffen (110 m bzw. 135 m Länge, 11,40 m Breite) sowie Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,7 m Abladetiefe, 2-lagiger Containerverkehr,

– Zur Zeit ist die DEK-Nordstrecke für Europaschiffe und Verbände mit 95 m Länge mit 2,70 m Abladung zugelassen.

Termine/Planungsstand:

– Neubau der Schleusen Bevergern, Venhaus, Gleesen sowie Strecken- und Brückenanpassungen bis vsl. 2017,

– Aufstellung einer Haushaltsunterlage für Brückenhebungen bis 2025.

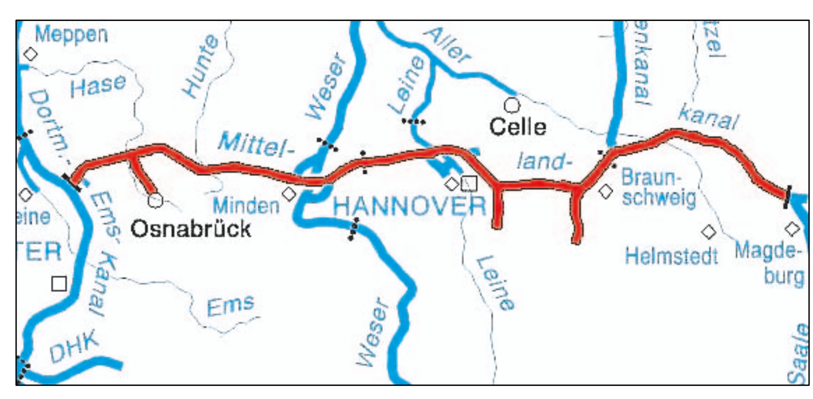
Laufende Aktivitäten 2008:

– Nach Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zur Einrichtung einer Projektgruppe wurde mit den Planungen begonnen.

Gesamtausgaben:	165 Mio. Euro, davon
– 2008:	0,2 Mio. Euro,
– nach 2008 :	164 Mio. Euro.

D.3.2.2 Mittellandkanal





Verkehrsfunktion:

– Der Mittellandkanal ist die bedeutendste West-Ost-Verbindung. Er verbindet die Wirtschaftsräume im Ruhrgebiet mit denen um Hannover und Braunschweig. Durch das Wasserstraßenkreuz in Magdeburg wurde 2003 ein vom Wasserstand der Elbe unabhängiger Anschluss an die Berliner und osteuropäischen Wasserstraßen geschaffen.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge/11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr,
– Die MLK-Strecke von Westen bis Sülfeld ist bereits fertiggestellt. In der Strecke Sülfeld–Magdeburg ist das Güterschiff mit 110 m Länge unter Restriktionen (Abladetiefe, Begegnung) einsetzbar. Die Stichkanäle sind z. T. im Bau oder in Planung.

Termine/Planungsstand:

– MLK: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe bis 2012,
– Stichkanäle: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe nach 2015.

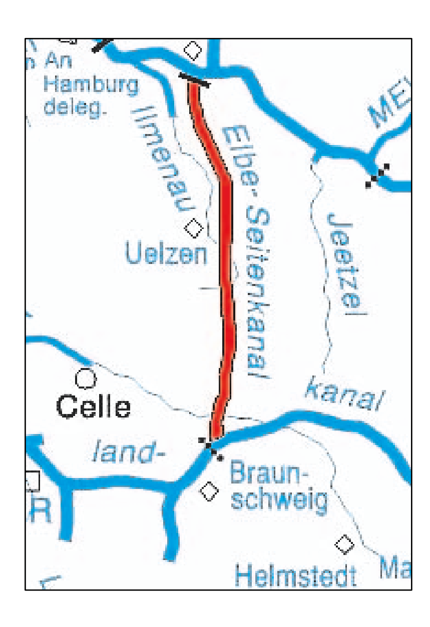
Laufende Aktivitäten 2008:

– Ersatzneubau Schleuse Sülfeld Süd (Inbetriebnahme November 2008),
– Streckenausbau Sülfeld bis Magdeburg,
– Streckenausbau Stichkanal Osnabrück,
– Streckenausbau Stichkanal Misburg wurde abgeschlossen,
– Ersatzneubau Schleuse Bolzum am Stichkanal Hildesheim (1. Spatenstich Mai 2008),

Gesamtausgaben:	2 054 Mio. Euro, davon
– 2008:	33 Mio. Euro,
– nach 2008:	592 Mio. Euro.

D.3.2.3 Elbe-Seitenkanal





Verkehrsfunktion:

– Der Elbe-Seitenkanal (ESK) verbindet den Seehafen Hamburg mit dem Mittellandkanal und dem nordwestdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Bei geringer Wasserführung der Elbe ist er außerdem in Verbindung mit dem Mittellandkanal Ersatzfahrtroute für die Relation Hamburg–Magdeburg.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (100 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge/11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

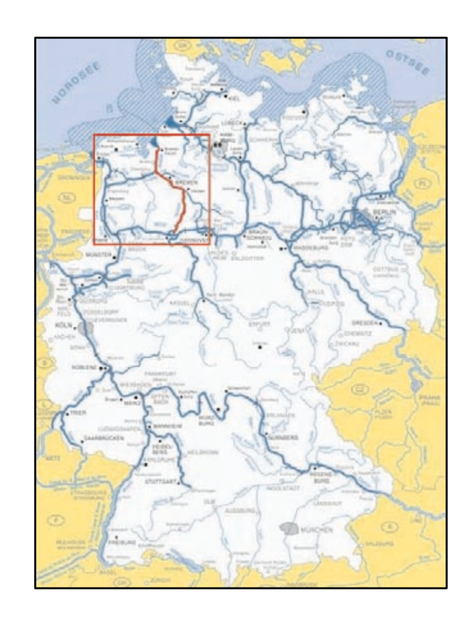
– Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg 2008 bis 2013.

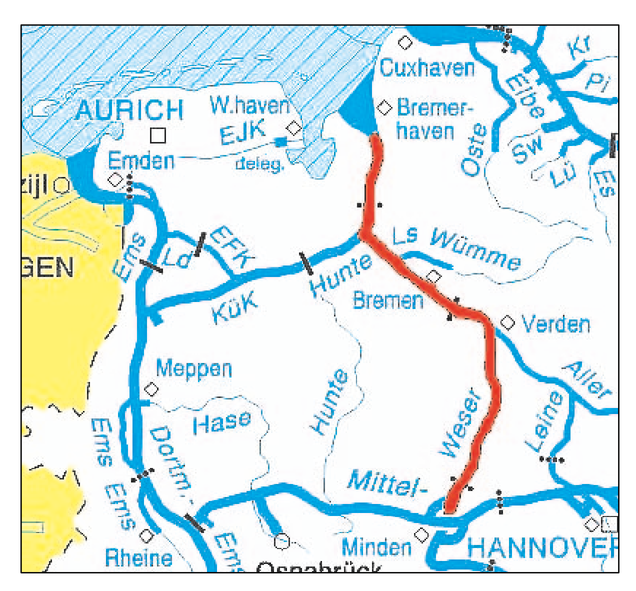
Laufende Aktivitäten 2008:

– Vorarbeiten für die Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg.

Gesamtausgaben:	184 Mio. Euro, davon
– 2008:	3 Mio. Euro,
– nach 2008:	58 Mio. Euro.

D.3.2.4 Mittelweser





Verkehrsfunktion:

– Die Mittelweser verbindet die Seehäfen an der Unterweser wie Bremen und Bremerhaven mit dem Mittellandkanal, über den sowohl die westdeutschen Ballungsräume wie auch die ostdeutschen Zentren in Magdeburg und Berlin angebunden sind.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe, langfristiges Ziel Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

– Güterschiffe (85 m Länge, 9,5 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2009,
– Güterschiffe (110 m Länge, 11,40 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2012,
– Inbetriebnahme Schleuse Dörverden bis 2011,
– Inbetriebnahme Schleuse Minden bis 2012,
– Güterschiffe (135 m Länge, 11,40 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe nach 2012.

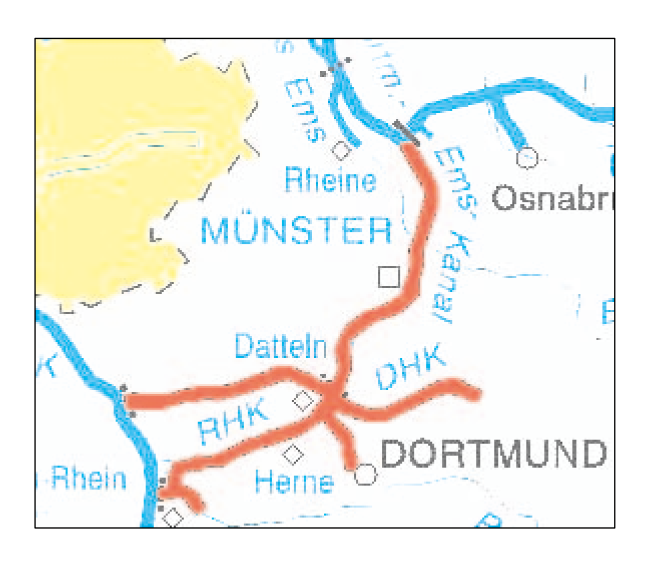
Laufende Aktivitäten 2008:

– Baggerungen zur Vertiefung der Fahrrinne,
– Baubeginn Schleuse Dörverden,
– Planfeststellungsverfahren Schleuse Minden.

Gesamtausgaben:	103 Mio. Euro, davon
– 2008:	5 Mio. Euro,
– nach 2008:	78 Mio. Euro.

D.3.2.5 Westdeutsches Kanalnetz





Verkehrsfunktion:

– Die westdeutschen Kanäle verbinden den Rhein und die Häfen im Ruhrgebiet mit den Nordseehäfen sowie über den Mittellandkanal mit den Ostseehäfen und dem osteuropäischen Wasserstraßennetz.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr. Der Schwerpunkt des Ausbaues im westdeutschen Kanalnetz liegt zur Zeit in der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals von Dortmund bis zum Abzweig in den Mittellandkanal.

Termine/Planungsstand:

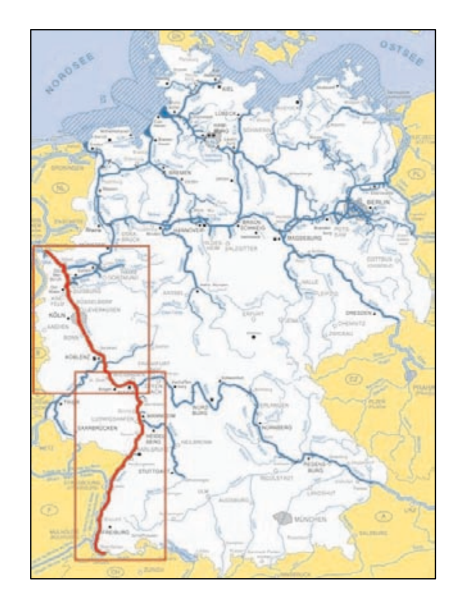
– Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2007,
– Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe ab 2015,
– Erstellung einer Haushaltsunterlage für die zweite Schleusenkammer Wanne-Eickel ab 2009,
– Planung der Anpassung des DHK für das 2,8 m abgeladene Europaschiff ab 2009.

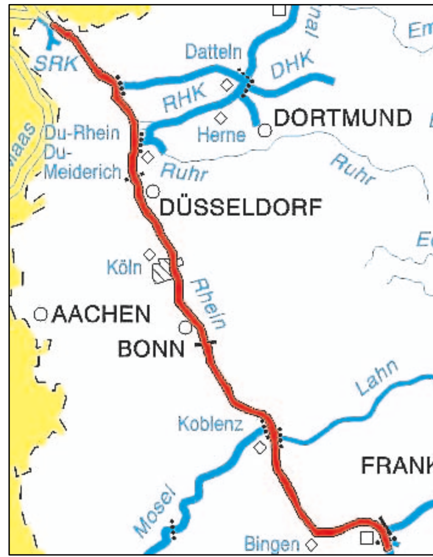
Laufende Aktivitäten 2008:

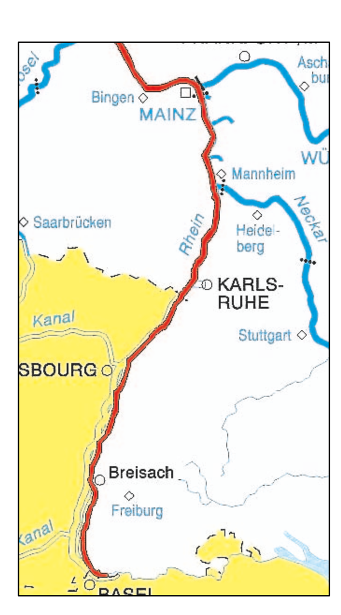
– DEK-Süd: Streckenausbaumaßnahmen incl. Brückenanpassungen,
– Im übrigen westdeutschen Kanalnetz wurden Ersatzinvestitionen und umfangreiche Maßnahmen zur Vorsorge und Beseitigung von Bergschäden durchgeführt.

Gesamtausgaben:	2 086 Mio. Euro, davon
– 2008:	64 Mio. Euro,
– nach 2008:	604 Mio. Euro.

D.3.2.6 Rhein







Verkehrsfunktion:

– Der Rhein ist die bedeutendste europäische Wasserstraße; er verbindet im Zusammenhang mit den Rheinnebenflüssen die ARA-Häfen an der Nordsee mit den Industriezentren im Binnenland in Deutschland, den Niederlanden, Frankreich, Luxemburg und der Schweiz.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (280 m Länge und bis zu 34 m Breite); 4-lagiger Containerverkehr,

– Fahrrinnentiefe bei definiertem Niedrigwasserstand (GLW) in der Strecke

  – Grenze D/NL–Krefeld 2,8 m,

  – Krefeld–Koblenz 2,5 m,

  – Koblenz–Iffezheim 2,1 m (1,9 m in der Gebirgsstrecke Kaub–Budenheim),

  – Iffezheim–Grenze D/CH 3,5 m,

– engstellenorientierte Optimierung der Schifffahrts- und Tiefenverhältnisse unter Berücksichtigung laufender morphologischer Veränderungen.

Termine/Planungsstand:

– Es handelt sich um Daueraufgaben.

Laufende Aktivitäten 2008:

– dauerhafte Geschiebezugabe,

– engstellenbezogene Wasserbaumaßnahmen,

– Dammnachsorgemaßnahmen am Oberrhein,

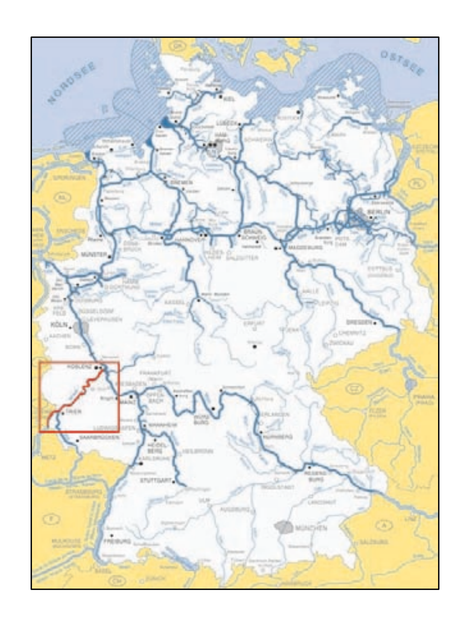
– Beteiligung an Hochwasserschutzmaßnahmen.

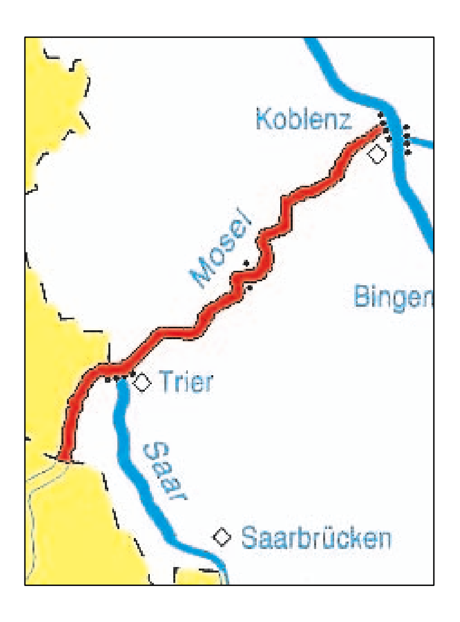
Gesamtausgaben: 1 092 Mio. Euro, davon

– 2008: 25 Mio. Euro,

– nach 2008: 589 Mio. Euro.

D.3.2.7 Mosel





Verkehrsfunktion:

– Die Mosel verbindet den Rhein mit der Saar (Saarland), Luxemburg und der Region Lothringen (Frankreich).

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr,
– Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist der Bau zweiter Schleusenkammern an den 10 Moselstaustufen zwischen Koblenz und Trier erforderlich,
– An den Staustufen in Fankel und Zeltingen steht der Bau der zweiten Schleusenkammer vor dem Abschluss; die anderen Bauwerke folgen sukzessive.

Termine/Planungsstand:

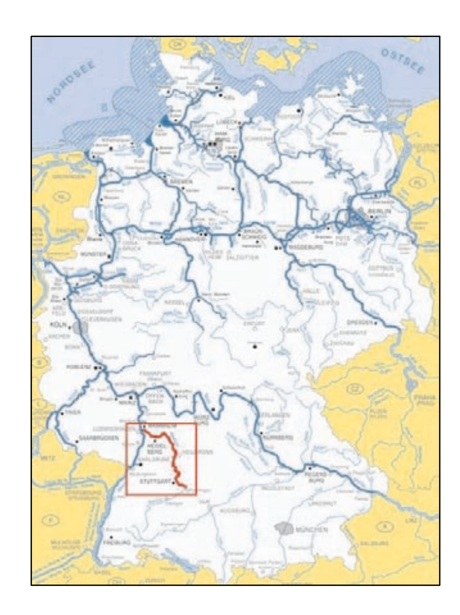
– Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenkammer Zeltingen 2009,
– Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenkammer Fankel vsl. 2010,
– angestrebte Fertigstellung der zweiten Schleusenkammern an allen 10 Staustufen bis 2030.

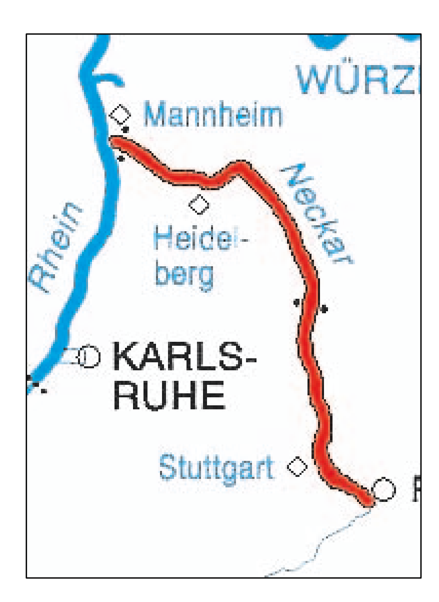
Laufende Aktivitäten 2008:

– laufende Baumaßnahmen in Zeltingen und Fankel,
– Planfeststellungsbeschluss für die zweite Schleusenkammer Trier,
– Grundinstandsetzung von Wehren,
– Bau von Liegestellen.

Gesamtausgaben:	501 Mio. Euro, davon
– 2008:	28 Mio. Euro,
– nach 2008:	396 Mio. Euro.

D.3.2.8 Neckar





Verkehrsfunktion:

– Der Neckar verbindet den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Heilbronn und Stuttgart. Der Wasserstraßenanschluss trägt erheblich zur Aufwertung der Industrieregion um Stuttgart bei.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verlängerung der Schleusen für Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; Planungen haben bereits begonnen.
– Unabhängig davon: Instandsetzung aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von über 80 Jahren.

Termine/Planungsstand:

– Die Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre sowie die Verlängerung der Schleusen kann aus heutiger Sicht bis 2025 abgeschlossen sein.

Laufende Aktivitäten 2008:

– Die Planungen für die Verlängerung der Schleusen haben begonnen. Neben der laufenden Grundinstandsetzung des Wehres Wieblingen und der bereits abgeschlossenen Sanierung des Seitenkanals Ladenburg befinden sich weitere, vorbereitende Maßnahmen in der Umsetzung.

Gesamtausgaben: 750 Mio. Euro, davon
– 2008: 25 Mio. Euro,
– nach 2008: 582 Mio. Euro.

D.3.2.9 Main-Donau-Wasserstraße





Verkehrsfunktion:

– Die Main-Donau-Wasserstraße verbindet mit dem Main, dem Main-Donau-Kanal und der Donau den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Frankfurt, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Kelheim und Regensburg sowie mit Österreich und Osteuropa.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr; (Donau 3-lagiger Containerverkehr),
– Abladetiefen Main: stromabwärts Aschaffenburg (Untermain) ca. 3,1 m; stromaufwärts Aschaffenburg. ca. 2,7 m,
– Der rund 180 km lange Abschnitt Aschaffenburg–Goßmannsdorf ist bereits fertig gestellt,
– Instandsetzung/Ersatz aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von ca. 80 Jahren,
– Donau: Verbesserung der Reststrecke Straubing–Vilshofen mit flussbaulichen Maßnahmen.

Termine/Planungsstand:

– Main (Reststrecke): Fertigstellung ca. 2012,
– Untermain: Realisierung 2008 bis 2012,
– Donau: Realisierung ab 2015,
– Main-Donau-Kanal (MDK): Planung der Instandsetzung der Schleusen.

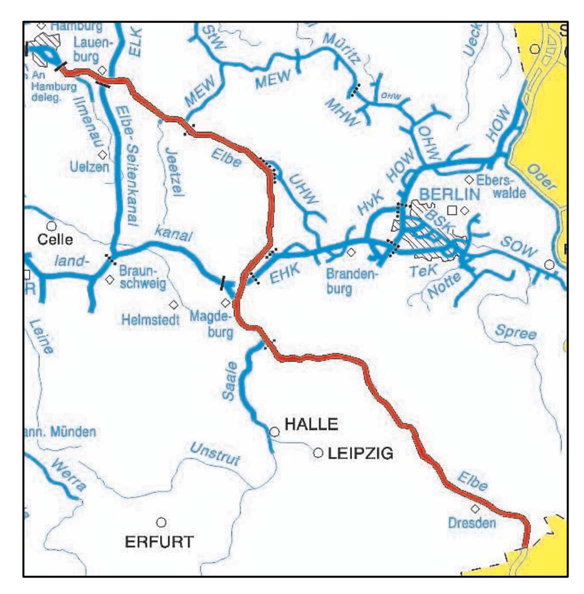
Laufende Aktivitäten 2008:

– Fahrrinnenvertiefung oberhalb von Würzburg bis Viereth,
– Untersuchungen/Sicherungen der Brücken für den Lastfall Schiffsstoß,
– Ausbau des oberen Vorhafens der Schleuse Limbach,
– Instandsetzung der Schleuse Bamberg am MDK.

Gesamtausgaben:	1 809 Mio. Euro, davon
– 2008:	84 Mio. Euro,
– nach 2008:	606 Mio. Euro.

D.3.2.10 Mittel- und Oberelbe





Verkehrsfunktion:

– Über die Elbe ist Hamburg direkt mit dem Hafen Magdeburg verbunden; dies ist besonders für Containertransporte von Bedeutung.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (Abmessungen je nach Elbeabschnitt und Fahrtrichtung verschieden), keine Ausbaumaßnahmen.

Termine/Planungsstand:

– Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002 mit Unterhaltungsmaßnahmen.

Laufende Aktivitäten 2008:

– Unterhaltungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002.

Gesamtausgaben:	60 Mio. Euro, davon
– 2008:	5 Mio. Euro,
– nach 2008:	29 Mio. Euro.

D.3.2.11 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (VDE Nr. 17)





Verkehrsfunktion:

– Leistungsfähiger Anschluss Berlins und Magdeburgs nach Westen an das Netz der Binnenwasserstraßen über den Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und die Untere Havel Wasserstraße.

Ausbauziel/Projektstand:

– Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE 17) für den Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe bis Berlin Westhafen und über den Havelkanal zum GVZ Wustermark,
– Streckenausbau: Mittellandkanal zu 80 Prozent und Elbe-Havel-Kanal 65 Prozent fertig gestellt,
– 2-lagiger Containerverkehr (mit Einschränkungen) 2009,
– Wasserstraßenkreuz Magdeburg 2003,
– Schleuse Charlottenburg 2003.

Termine/Planungsstand:

– Der Ersatz der Schleusen Zerben, Wusterwitz und Brandenburg ist in Planung,
– Niedrigwasserschleuse Magdeburg im Bau,
– Untere Havelwasserstraße und Spree-Oder-Wasserstraße in Planung,
– Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe ab 2015.

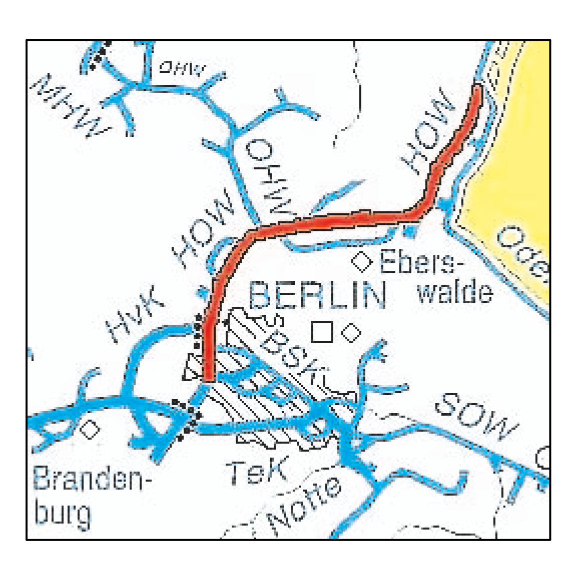
Laufende Aktivitäten 2008:

– Streckenausbau Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, Westhafenkanal, Havelkanal,
– Teilfreigabe für das Großmotorgüterschiff bis Magdeburg mit 2,50 m Abladetiefe,
– Teilfreigabe für das Europaschiff bis Berlin mit 2,50 m Abladetiefe.

Gesamtausgaben:	2 291 Mio. Euro, davon
– 2008:	75 Mio. Euro,
– nach 2008:	925 Mio. Euro.

D.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße





Verkehrsfunktion:

– Über die Verkehrsverbindung Berlin–Seehafen Stettin hinaus verbindet die HOW die west- und mitteleuropäischen Wasserstraßen mit den osteuropäischen. Dieser Funktion kommt im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung besondere Bedeutung zu. Der Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße ist der logische Anschluss an das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) 2-lagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

– Streckenausbau: Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) und SV nach 2015,
– Baumaßnahmen entlang der Strecke sind in der Baudurchführung im Zuge von Dammnachsorgemaßnahmen,
– Schleuse Spandau 2002,
– Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow bis 2013,
– 2-lagiger Containerverkehr (unter Einschränkungen) bis 2013.

Laufende Aktivitäten 2008:

– Baubeginn für das Schiffhebewerk Niederfinow,
– Dammnachsorgearbeiten.

Gesamtausgaben:	593 Mio. Euro, davon
– 2008:	22 Mio. Euro,
– nach 2008:	402 Mio. Euro.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333